Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422 6/91 DM 2,50
hfl 3,20 · öS 20 · SFr 2,50

Epoche V:
InterCityExpress InterCityModelle

Epoche II: Schienenzeppelin

100 Jahre Stadtbahn Halle

Dortmund: Intermodellbau



EXKLUSIV: UMZEICHNUNGSPLAN DR/DB



Der Lokschuppen Dortmund

Modellbahnen
Fachberatung
Modellautos
Reparaturservice

Bitte besuchen Sie uns oder testen Sie unsere Schnelligkeit auf dem Versandwege!

Billig kann jeder, Gutes zu günstigen Preisen und optimaler Service ist unsere Devise!

Inh. M. Berlinski · 4600 Dortmund 1 · Märkische Str. 227
Telefon (0231) 412920/412899 · Telefax (0231) 421916
Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 10-18 Uhr · Samstag 9-14 Uhr

Bitte ab 1.3.1991 unsere **neuen Preislisten** mit Freiumschlag 1,— frankiert, plus DM 2,— in Briefmarken anfordern. Bitte Spurgröße angeben!

Zu den im Katalog angegebenen Lokomotiven können wir Ihnen noch Loks anbieten, die zum Teil schon seit vielen Jahren nicht mehr im Programm sind. Bei den Loks handelt es sich um Neuware, allerdings ohne Originalkarton.

Märklin Nr.

3001 E 63 in rot, grün oder braun	**199,00**
3005 BR 23 Ganzmetall	**299,00**
3011 E 44 Ganzmetall	**239,00**
3035 Ital. E-Lok Ganzmetall	**239,00**
3038 Franz. E-Lok Ganzmetall	**239,00**
3040 BR E 140 grün Ganzmetall	**239,00**
3047 Dampflok BR 44 Ganzmetall	**379,00**
3048 Dampflok BR 01 Ganzmetall	**349,00**
3046 Dampfl. grün SNCF 150 X Ganzmet.	**379,00**
3050 E-Lok SBB Ae 6/6 Ganzmetall	**249,00**
3055 E-Lok Holland NS 1205	**239,00**
3057 E-Lok BR 151 grün	**279,00**
3076 Diesel Triebwg. ETA 150 rot 2tlg.	**339,00**
3083 Dampflok BR 18 SNCF	**309,00**
3086 Dampfl. belg. BR 64 grün Ganzmet.	**289,00**
3094 Dampfl. Stroml. schw. Ganzmet.	**259,00**
3098 BR 38 Wannentender	**289,00**
3161 E-Lok Holland NS 1202 Ganzmet.	**239,00**

unter Verwendung von Einzelteilen gefertigte Selbstbauten

Bitte machen Sie von der Möglichkeit Gebrauch, Lokomotiven zu kaufen oder zu bestellen, die immer seltener werden und im Wert ständig steigen.

Bei diesen Lokomotiven können sich herstellerbedingt längere Lieferzeiten ergeben.

Märklin H0

1896 Lokomobil, silber, Sonderserie	99,90
1897 Lokomobil, blau	99,90
1899 Lkw-Set	
2890 Postzug, Sonderserie	245,90
3132 Auslauf SJ Diesellok	115,30
3137 Auslauf, 6achsige Diesellok grün, Norwegen	190,80
3514 Württemb. C, schwarz, Sonderpr.	449,00
3530 SBB Bahn 2000	242,70
4228 Rheingold-Wagenset	475,90
4790 Regional-Wagenset, Bayern	100,40
4301/02/03 Wagensatz kpl. passend zum Glaskasten, beleuchtet	170,00
Bundesliga-Personenwagen (4107), 10 versch. Vereine, Satz nur	200,00

Roco H0 3 Ltr.

43900 TEE IC 11,5 4teilig	304,50
43902 BR 601, Liebermann	304,50
43966 Krokodilset SBB	324,50
43907 C 5/6 Öl SBB	238,40
43956 E-Lok 141 DB blau	198,50
43959 Diesellok V 60 DB	171,20
43960 Diesellok 361 DB	174,30
43965 E-Lok BR 150 DB	196,40

Primex 3 Ltr.

2702 Set E 44 plus 5 Kesselwagen	189,00
3002 E 63, grün	94,95
1689 Burg	27,90
1699 Pferdekarussell mit Motor	27,90

Fleischmann 3 Ltr.

1063 Tenderlok BR 64 DB	214,90
1139 Schlepptenderlok BR 39 DR	309,80
1156 Schlepptenderlok BR 56 DRG	277,20
1160 Schlepptenderlok BR 38 DRG	258,30
1165 Tenderlok BR 65 DB	267,80
1179 Schlepptenderlok BR 50 DB	294,00
1326 E-Lok BR 141 DB	229,20
1327 E-Lok BR 141 DB	229,20
1817 BR 78 Rhein-Ruhr	284,50
1878 BR 78 Saar	284,50
1887 Set Rhein-Ruhr	431,50

Rivarossi 3 Ltr.

1023 BR 96022 Mallet, schwarz	530,00
1024 BR GT 2 Mallet, grün	571,50
1025 BR GT 2 Mallet, blau	571,50
1090 E 18, grau	287,00

Brawa 3 Ltr.

0510 Rottenkraftwagen	249,90
0511 Hänger zu Rottenkraftwagen	44,90

Liliput 3 Ltr.

110092 E 10 graue Schürze	309,90
110082 E 10 Rheingold	309,90
722402 Diesellok EB V gelb	259,95
722404 Diesellok, Tegernsee, blau	259,95
722406 Diesellok MAK rot	259,95
722408 Diesellok AKN orange	259,95
12609 VT 06 rot	289,90
12608 VT 06 blau DB	289,90
714002 E 140, grün	299,95

HAG 3 Ltr.

182 Ae 4/4 braun	399,00
207 Re 6/6 rot	573,00
270 Re 4/4 Südostbahn	**469,00**
154 BDe 4/4 Gepäcktriebwagen	**689,00**
240 Ae 8/8 braun, 1 Motor	599,00
242 Ae 8/8 braun, 2 Motoren	729,00

große HAG 2- oder 3 Ltr. Auswahl

Roco H0 2 Ltr.

43002 BR 420 Triebzug blau	294,50
43013 BR 601 Liebermann	262,60
43191 Straßenbahn Stollwerk	133,40
43218 Dampflok „C" DR	233,10
43243 Dampflok BR 01 DR	183,80
43244 Dampflok BR 042 DB	204,80
43257 Glaskasten DR	115,50
43262 Dampflok BR 44 DB	184,80
43427 E-Lok 91 DR	149,10
43522 Diesellok DB V 200	118,70
43525 Gläserner Zug DB	189,00
43534 E-Lok 1020 grün DB	170,10
43553 Diesellok 2045 ÖBB neu	115,50
43554 Diesellok 2045 ÖBB grün	115,50
43616 E-Lok 1000 NS	176,40
43622 Diesellok 361 DB	132,30
43624 Diesellok NSB	156,50
43636 E-Lok 141 DB blau	156,50
803 Panzerwagen	69,20

Fleischmann H0 2 Ltr.

4063 Tenderlok BR 64 DRG	157,50
4064 Tenderlok BR 064 DB	150,50
4065 Tenderlok BR 65 DB	212,80
4078 Tenderlok BR 78 DB	220,50
4093 Tenderlok BR 94 DRG	173,90
4094 Tenderlok BR 94 DB	173,90
4098 Tenderlok BR 98 DR	172,50
4138 Schlepptenderlok BR 39	260,70
4139 Schlepptenderlok BR 39 DRG	258,60
4142 Schlepptenderlok, Euroversion	169,40
4156 Schlepptenderlok BR 56 DRG	222,90
4157 Schlepptenderlok BR 56 DB	225,40
4160 Schlepptenderlok BR 38 DRG	202,90
4169 Schlepptenderlok BR 01 DB	224,70
4174 Schlepptenderlok BR 50 DRG	225,40
4179 Schlepptenderlok BR 50 mit Wannentender, DB	239,40
4227 Diesellok BR 260 blau/beige DB	136,50
4230 Diesellok BR 212 rot DB	124,90
4231 Diesellok BR 212 blau DB	133,70
4239 Diesellok BR 218 City-Bahn-Lok, DB	153,60
4326 E-Lok BR 141 grün DB	174,90
4329 E-Lok BR 141 S-Bahn DB	185,50
4349 E-Lok BR 111 S-Bahn	173,90
4376 E-Lok BR 103 creme-rot DB	190,80
4380 E-Lok BR 151 grün DB	180,90
4382 E-Lok BR 151 rot DB	201,90
4400 Schienenbus BR 798/998 DB	143,10
6350 Lufthansa-Express	262,50

Liliput H0 2 Ltr.

19300 Straßenbahn gelb 3teilig	239,90
19500 Straßenbahn beige 3teilig	219,90
714001 E 140, grün	229,95
110032 E 10 Rheingold	229,95
722401 Diesellok EBV gelb	179,95
722403 Diesellok Tegernsee blau	179,95
722405 Diesellok MAK rot	179,95
722407 Diesellok AKN orange	179,95

Rivarossi 2 Ltr.

1374 Mallet BR 96 schwarz	453,50
1376 Mallet GT 2 blau	488,00
1665 E 19, rot	229,50
1677 E 18, grau	229,50
1254 Union Pacific Big Boy	475,00
2teilige amerikanische Diesel-Doppellok zum Superpreis von	149,00

Gützold H0 2 Ltr.

Diesellok BR 110 rot	69,90
Diesellok BR 118 blau/beige	79,90
Diesellok BR 118 rot/beige	79,90
E-Lok E 44 grau	99,90
Dampflok BR 71 grün	179,90

Lima H0 2Ltr.

208114 L V 288 rot	159,90
208115 L V 188 grün	159,90
208116 L V 188 Tarnbemalung	159,90
208112 V 188 hellgrau	179,90
208213 L V 36 schwarz	139,90
208139 S V 20 schwarz	129,90
201642 L V 300 rot	164,90
149704 V 188 u. Geschützzug, Tarnbemalung	229,90
9742 Rheingold Wagenset rot/beige 4teilig	189,50

Bemo H0M

1255/122 Krokodil braun	269,20
1258/12 RhB Ge 4/4 rot Felsb.	236,50
1252/115 RhB Ge 4/4 rot Silvr.	222,70
1278/592 BVZ Tm 2/2 mit Kran	165,30
1280/301 MoB GDe 4/4 Vevey	278,40
7258/120 Set Glacier Express 5tlg.	436,50

Bemo, große Auswahl H0M und H0e

Berliner TT

1530 Bier-Sonderpackung 5tlg.	123,50
2410 E 254 grün	156,00
2510 V 221 rot	105,30
2511 V 221 blau/beige	99,90
2330 E 250 rot	156,00
2610 Diesellok grün	84,50

Trix-Express

31329 Bayer. Lokalbahnzug	346,50
32241 DB E-Lok 103	216,60
32245 E-Lok 112 beige/rot	172,70
32231 DB E-Lok 175	224,70
32232 DR E-Lok E 75 grau	224,70
32239 DR E-Lok E 05 grau	197,40
32251 Diesellok V 217 rot	149,60
32208 Bayer. Dampflok P 3/5 H	224,20
32209 DR Dampflok BR 38	205,80
32236 DR Tenderlok BR 73	196,40
32291 Preuß. Dieseltriebw.-Zug ET 831/832	422,10

Fleischmann N

7025 Tenderlok BR 80 DB	102,60
7030 Tenderlok BR 91 DB	102,60
7035 Tenderlok BR 81 DRG	113,70
7065 Tenderlok BR 65 DB	148,80
7078 Tenderlok BR 78 DB	138,90
7079 Tenderlok BR 78 DRG	138,90
7098 Tenderlok BR 98 DR	148,80
7138 Schleppt.-Lok BR 39 DB	174,60
7156 Schleppt.-Lok BR 56 DRG	157,20
7162 Dampflok BR 38 m. Wannent.	142,50
7170 Schleppt.-Lok BR 011 mit Kohlet. DB	155,70
7175 Schleppt.-Lok BR 050 Kab.	162,80
7178 Schleppt.-Lok Euroversion	162,80
7235 Diesellok BR 218 rot DB	113,70
7329 E-Lok BR 141 DB S-Bahn	142,80
7376 E-Lok BR 103 DB	145,90
7377 E-Lok BR 103 rot DB	147,90
7380 E-Lok BR 151 grün DB	141,80
7382 E-Lok BR 151 rot DB	149,40
7428 Triebwagenzug BR 628 DB	168,00
9350 Lufthansa Airport Express	235,20

Arnold N

0166 Henschel-Wegmann-Zug 5tlg.	438,80
0170 DR Bierwagen-Set G 10	36,90
0171 DR Bierwagen-Set mod. Kühlw.	38,70
0180 DB Lufthansa-Airport-Express	214,20
2316 DB E-Lok 110 neues Design	150,20
2446 DRG E-Lok E 17	196,00
2447 DB E-Lok 118 Blauer Enzian	196,00
2511 DR Dampflok BR 41	252,00
2290 BR 93 DR	149,90
2275 DR Mallet BR 96	262,50
0212 Sonderzug BR 95 m. 4 Wagen	249,00

Roco N

23000 Triebzug ET 85 DB	138,60
23229 E-Lok BR 144.5 DB	97,70
23244 Triebwagen ET 90 DB	99,90
23245 BR 150 DB grün	101,90
23257 Diesellok V 200 DB	102,10

Ibertrain N

V 80 rot	94,90
515 Kranzug orange 4teilig	59,90

Sowa-N Bierwagen — große Auswahl —

Märklin Z

8768 Set Langenschwalbacher	154,10
8133 Rheingold-Set	364,60
8108 Orient-Express	366,90
8107 Set City-Bahn	249,00

Lux Gleisstaubsauger H0 — es gibt keine bessere Lösung —

8810 3Ltr.	208,00
8811 2Ltr.	197,00

Gollwitzer Autoscooter H0 mit Motor	69,90
Pola Sondermodell 1990 Burg Feuerstein N/H0	139,00
Vollmer 3560 Bahnhof Baden/Baden zum Super-Sonderpreis	70,00

Bochmann u. Kochendörfer H0

33018 Ringlokschuppen Düsseldorf 5ständig	229,50
33018/6 3ständige Ergänzung zum Ringlokschuppen	119,95
33001 Bekohlungsanlage	93,30

LGB

2043 Re 4/4 rot	897,50
2085 D Mallet	867,80
2074 D Spreewald	587,60
4159 Autotransporter	136,70
4135 Geräuschewagen	177,80

Aus unserer Autoabteilung

Pocher Ferrari Testarossa 1:8 Bausätze	429,00
dto. jedoch Fertigmodell	629,00
Pocher F 40 Vorbestellung	549,00
dto. jedoch Fertigmodell	749,00
Bburago 1:18 alle Modelle vorrätig	34,95
Revell 1:18 500 SL silber oder rot	37,95
Tonka Porsche 959 1:18 silber	32,95
Techno Giodi Ferrari 365 GTB rot 1:18	39,95

Liefermöglichkeit, Irrtümer, Preisänderungen vorbehalten. Preisliste gegen frankierten Rückumschlag DM 1,00 + DM 2,— in Briefmarken. Versand DM 7,— incl. Porto- und Verpackungskosten. Lieferung solange Vorrat reicht. Versand gegen Voreinsendung eines Euro-Schecks. Überweisung auf Konto Volksbank Dortmund BLZ 44160014, Kto.-Nr. 3300636105, Pschkto. 196586-462 auf den Namen Manfred Berlinski, oder Lieferung per Nachnahme. Auslandsporto nach Gewicht.

Riesiges Angebot an Gebrauchtartikeln wie Märklin, Arnold, Trix, Fleischmann, Roco, Wiking und Zubehör.

Wir kaufen Ihre Modellbahn-Sammlung oder nehmen sie in Zahlung. — Sofort Bargeld!

Liebe Leser,



vor wenigen Tagen, am 2. Juni 1991, begann ein neues Kapitel im deutschen Eisenbahnwesen, das Zeitalter des ICE. Jetzt verkehren 25 moderne Expreßtriebzüge auf der ICE-Linie 6 von Hamburg über Frankfurt (M.) und Stuttgart nach München und zurück im Stundentakt über Neubau- und Ausbaustrecken. Der Anfang für ein attraktives Expreßzugnetz über die deutschen Ländergrenzen hinweg ist gemacht. Daß diese Entwicklung nicht von selbst zustande kam, versteht sich von selbst. Die Eisenbahn wird - wie schon in früheren Jahrzehnten - ob der Konkurrenz anderer Verkehrsmittel dazu herausgefordert, ja gezwungen, modernste Technik einzusetzen, um über längere Strecken Fahrgäste zu behalten und (wieder) zu gewinnen.

Ein anderes Kapitel deutscher Eisenbahnentwicklung läßt wiederum aufhorchen. Bei der Deutschen Reichsbahn verkehren auf zahlreichen Nebenbahnen nahezu leere Reisezüge. Der sprunghaft angestiegene Individualverkehr, der verstärkte Transport von Gütern auf dem nicht gerade zeitgemäßen Straßennetz läßt in den neuen Bundesländern erahnen, welche Perspektiven hier zu erwarten sind, wenn nicht bald etwas geschieht. Dazu ein Beispiel: Bahnhof Friedland (Mecklenburg) am 23. März 1991, Endpunkt der in Neubrandenburg beginnenden Nebenbahn. Pünktlich um 14.06 Uhr fährt der Zug 68562 in den Bahnhof der 8000 Einwohner zählenden Kleinstadt ein. Die Bilanz: 0 Fahrgäste. Um 14.42 Uhr verläßt der Zug als 68563 Friedland. Die nackte Tatsache: wiederum 0 Fahrgäste. Natürlich kann ein staatliches Eisenbahnunternehmen, wie es auch heißen mag, einen derartigen Zustand auf Dauer nicht verkraften. Erste Register zog die Deutsche Reichsbahn bereits im Verlaufe dieses Jahres, nämlich durch die Einstellung des Reiseverkehrs auf den Streckenabschnitten Aue (Sachs) – Blauenthal, Damme – Löcknitz und Kalbe (Milde) – Beetzendorf (MEB berichtete). Wenn es sich in den genannten Fällen auch noch nicht um »echte« Streckenstillegungen handelt, weil die DR einen Schienenersatzverkehr mit Omnibussen organisierte, zeigen diese Fakten eindeutig: Bald wird das Streckennetz in den neuen Bundesländern dünner werden. Aber es sollte darum gekämpft werden, daß das Schrumpfungsprogramm so gering wie möglich ausfällt. Einen Anfang dafür machte die Deutsche Reichsbahn durch eine Pressefahrt vom 19. bis 30. April 1991 mit einem modernen Dieseltriebzug der Baureihe 628.2 der DB auf verschiedenen Haupt- und Nebenbahnen. Für den Reiseverkehr, gepaart mit sinnvollen Verkehrszeiten, könnte dieses Fahrzeug zum Retter mancher Nebenbahn der Deutschen Reichsbahn werden. Und warum sollte nicht die eine oder andere Nebenbahn in den Besitz von Kommunen oder Länder übergehen? Man denke nur an die elektrisch betriebene Nebenbahn Müncheberg (Mark) – Buckow (Märk Schweiz).

Zum Fahrplanwechsel sind die stillegungsbedrohten Nebenbahnen noch einmal mit einem blauen Auge davongekommen. Doch die Zeit bleibt nicht stehen. Möge dem Kampf um den Erhalt möglichst vieler Nebenbahnen mit einem attraktiven Verkehrsangebot und zeitgemäßem Fahrkomfort im Interesse einer erträglichen Umwelt Erfolg beschieden sein.

Schon beizeiten hatte die Modellbahnindustrie den ICE »en miniature« entwickelt und hergestellt. Auf den Modellbahnanlagen – egal ob Nenngröße H0 oder N – sind die InterCityExperimental bereits seit geraumer Zeit anzutreffen. Mehr über den großen und kleinen ICE in dieser und der nächsten Ausgabe des MEB.

Foto: KLAWIAN

EXKLUSIV IN HEFTMITTE

Grundsätze und vollständige Umzeichnungspläne für alle Museumstriebfahrzeuge der DR und der DB sowie für alle Schmalspur-Dampflokomotiven der DR.
Ausheften und als Umschlag aufheben:
Im Oktober folgt als weiterer Inhalt der komplette Umzeichnungsplan a l l e r DR-Triebfahrzeuge.







46 Sächsische Schmalspurfahrzeuge in TT_e

Daß TT-Schmalspurmodellbau mit der Spurweite Z machbar ist, bewies der erste Teil dieser Folge in MEB 5/91. Im zweiten Teil beschreibt der Autor den Bau eines vierachsigen gedeckten Güterwagens in dieser seltenen Nenngröße.



48 Modell-Drehscheibe

Die Rubrik der Neuheiten-Vorstellungen entwickelt sich zu einem beliebten Standard in unserer Zeitschrift. Mit zunehmendem Umfang ist auch die Vorstellung ganzer Züge möglich, wie der im Bild gezeigte LUFTHANSA-AIRPORT-EXPRESS in den Nenngrößen H0 und N von FLEISCHMANN.

51 Ein guter Gedanke weiterentwickelt

Nur ein Gedankenmodell, aber ein gut durchdachtes, stellt die Anlage des Monats in diesem Heft dar. Ausgehend von einem bereits im »modelleisenbahner« der 80er Jahre erschienenen Gleisplan entwickelte der Autor weitere Ideen.



55 Die Bregenzerwaldbahn

Einst eine mäßig befahrene Schmalspurbahn in Österreich, wurde die Bregenzerwaldbahn 1983 endgültig stillgelegt. Heute ist sie zum Teil reaktiviert und dient musealen Zwecken.

Modell Eisen Bahner FAHRPLAN

Ausstellungen, Termine, Markt

125 Jahre Halle (S.) – Nordhausen

22./23.6. Fahrzeugschau Bf Sangerhausen, Ladestraße.
22.6. Einsatz von Nostalgie-Sonderzügen:
Zug 1: Leipzig Hbf – Halle (S.) Hbf – Sangerhausen mit E 04 01 und 18 201

Leipzig Hbf	ab 8.20 Uhr	an 19.40 Uhr
Halle (S.) Hbf	ab 9.00 Uhr	an 18.50 Uhr
Sangerhausen	an 10.50 Uhr	ab 17.40 Uhr
Fahrpreise	**ab Leipzig**	**ab Halle**
Erwachsene	43,50 DM	29,– DM
Kinder b. 12 Jahre	25,50 DM	18,– DM

Zug 2: Leinefelde – Nordhausen – Sangerhausen mit 38 1182

Leinefelde	ab 8.05 Uhr	an 19.00 Uhr
Nordhausen	ab 9.25 Uhr	an 18.10 Uhr
Sangerhausen	ab 10.35 Uhr	an 17.15 Uhr
Fahrpreise	**ab Leinefelde**	**ab Nordhausen**
Erwachsene	45,90 DM	29,– DM
Kinder b. 12 Jahre	26,50 DM	18,– DM

Zug 3: Sangerhausen – Bad Frankenhausen – Nordhausen
Sangerhausen mit 44 1093, Sangerhausen ab 11.45, an 15.00 Uhr, Fahrpreis: Erwachsene 32,50 DM, Kinder b. 12 Jahre 21,90 DM. Bestellung per Postanweisung, Angabe Fahrt und Teilnehmerzahl bis 5.6. an:
Zug 1: Rbd Halle, Abt. Marketing, Ernst-Kamieth-Str. 2, O-4020 Halle (S.); Zug 2 und 3: Deutsche Reichsbahn, Verkaufsbüro Nordhausen, Lange Str. 1, O-5500 Nordhausen.

22.6., 29./30.6. Halle (S.)

anläßlich 100 Jahre elektrisches Straßenbahnnetz in Halle am 22.6. Tag der offenen Tür im Betriebshof Seebener Straße, Fahrzeugschau hist. Straßenbahnwagen, Eintritt: 1,– DM.
29.6., 10.00 großer Fahrzeugkorso mit hist. Straßenbahnwagen durch Halle ab Betriebsbahnhof Freiimfelder Straße, Fahrpreis: 5,– DM, Ermäßigung: 3,– DM.
30.6. Tag der offenen Tür im Betriebsbahnhof Freiimfelder Straße. Info und Vorbestellungen: Egbert Kluge, Alter Markt 4, O-4020 Halle (S.).

9./17.–23.6. Feldbahnfest

sowie am 21.7.; 4. und 18.8.; 1., 8. und 29.9.; 5., 6. und 20.10., Einsatz mehrerer Dampfloks, Rahmenprogramm. Info: Frankfurter Feldbahnmuseum, Am Römerhof 15 a, W–6000 Frankfurt (Main) 90

Achertalbahn

Historischer Dampfzugbetrieb auf der Strecke Achern – Ottenhöfen wird vom Achertäler Eisenbahnverein e.V. zusammen mit der SWEG unterhalten. Einsatz: SWEG-Lok 28, »Badenia«, Cn2t, Borsig 199/4788. Termine: 16. und 30.6.; 14. und 28.7.; 11. und 25.8.; 22.9.; 6. und 20.10.; Info: J. Burgert, Am Eichberg 15, W–7590 Achern 15.

22.–30.6. Oranienburg

Anläßlich der 775-Jahr-Feier von Oranienburg führt der MEC Oranienburg im Schloß die 12. Modellbahn-Ausstellung durch. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14 bis 18 Uhr
Sonnabend/Sonntag 10 bis 18 Uhr.
Am 29. und 30.6. von 10 bis 18 Uhr führt der MEC im Güterbahnhof Tage der offenen Tür durch. Info: MEC Oranienburg 1964 e.V.: Hohen Neuendorfer Weg 9, O-1402 Bergfelde.

22./23.6. Traditionsfahrten

von Radebeul Ost nach Radeburg und zurück mit Lok 99 539 von 12.13 Uhr bis 16.42 Uhr.

29./30.6. Sebnitz

Anläßlich 750-Jahr-Feier der Stadt Sebnitz verkehrt Traditionseilzug Zwickau mit Fotohalt ab Dresden mit E 7710, ab Bad Schandau mit 52 8200 über die Sebnitztal-Tunnelstrecke nach Sebnitz (Sachs) und zurück. Bespannung von Regelzügen mit Dampf zwischen Pirna und Neustadt (Sachs) sowie z.T. zwischen Bautzen und Bad Schandau, Mitfahrten auf Lok 89 6009 in Sebnitz. Info: Bahnhof Sebnitz, Bahnhofstraße 17, O–8360 Sebnitz und Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V., Braunsdorfer Str. 4, O–8028 Dresden.

Ulmer Eisenbahnfreunde e.V.

Anläßlich des 20jährigen Bestehens des Vereins am 20.6. Dixie-Dampfexpreß von Ettlingen Stadt mit Dixi-Live-Musik; 20./21.7. Großes Dampflokfest auf der Schwäbischen Alb zur Wiederinbetriebnahme der 98 812, sowie Einsatz der 75 1118 und 99 7203; am 21.7. Sonderzug Baden–Schwaben–Expreß mit 01 1066 von Ettlingen Stadt nach Amstetten und Ulm mit Aufenthalt; 31.8. Rhein-Mosel-Expreß von Karlsruhe über Trier an die Mosel mit 01 1066. Info gegen Freiumschlag: Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Hasenäckerstr. 46, W–7057 Leutenbach 2.

29./30.6. Gartenbahntreffen

im Heimatmuseum in Werdau, Samstag 13 bis 17 Uhr, Sonntag 10 bis 17 Uhr. Teilnehmerpreis: 15,– DM per Postanweisung an: Wolfgang Otto, Crimmitschauer Str. 86, O–9624 Langenhessen. Übernachtungen bitte gesondert per Postkarte an gleiche Anschrift.

6./7.7. Traditions-Eilzug

mit historischem Speisewagen auf der Jubiläumsstrecke Chemnitz – Annaberg (je zwei Pendelfahrten) mit Lok 50 849 bzw. 50 3616.
Fahrzeug-Ausstellung in Annaberg-Buchholz unt Bf. Am 6.7. in Annaberg Treffen mit Dampfsonderzügen aus Chomutov (ČSFR)und Weiden.
Info: Arbeitsgruppe »Sachsendampf« der Reichsbahndirektion Dresden, Ammonstraße 8, O-8010 Dresden.

12.–14.7. Bad Doberan

und 19./21.7. Modelleisenbahn-Ausstellung in der Erweiterten Oberschule Bad Doberan, Fahrzeugschau 1:87, Lübecker Nord-Modul-Anlage, jeweils 14 bis 18 Uhr, Sa/So 10 bis 18 Uhr. Info: J. Schulze, Silostraße 6, O–1800 Brandenburg.

13./14.7. Ferkeltaxe auf Güterzugstrecken

Am 13.7. im Bereich Leipzig – Halle – Könnern, am 14.7. im Bereich Staßfurt – Blumenberg – Halberstadt, Info bei IBSE e.V., Gisbert Siede, Bahnhofsiedlung 2, W–8941 Buxheim.

27.7. Crinitz N/L

Die Schülerarbeitsgemeinschaft Crinitz (AG 2/22) zeigt letztmalig von 10 bis 16 Uhr im Bahnhof Crinitz im Triebwagen 173 002 ihre Gemeinschaftsanlage mit dem Modell des Heimatbahnhofs. Info: B. Kühn, Gr.-Meßower-Str. 18, O–7982 Crinitz.

Begegnung der neuen Art:

Der InterCityExpress

Dieser Zug ist ein Tiefstapler: seine Technik ist unauffällig und sauber verpackt, er kommt in feinem Weiß, obwohl Knallrot nicht übertrieben wäre, er lärmt nicht – er flüstert. Naja, er rast auch nicht – er »spult seinen Faden ab«. Haben Sie schon einmal eine Tasse Tee zwischen Kassel und Fulda getrunken oder zwischen München und Augsburg? Nie war der Satz wörtlicher zu nehmen. »Man spürt die Geschwindigkeit nur, weil man so schnell am Ziel ist!« Bis dahin war allerdings einige Vorarbeit zu leisten.

Entwicklungsgrundsätze

Welche Eigenschaften muß ein Bahnfahrzeug mitbringen, um für den täglichen Einsatz im Bereich von 200 bis 300 km/h geeignet zu sein?
Das stark empirisch geprägte Vorgehen früherer Zeiten entspricht den Anforderungen nicht mehr. Vielmehr muß systematische Forschungs- und Theoriearbeit geleistet werden, von der Entwicklungsphase an bis zur Fertigung – begleitet durch experimentelle Absicherung. Anders als bei vergangenen Rekordfahrten ist der Hochgeschwindigkeitsbetrieb nur dann sinnvoll, wenn er wirtschaftlich realisiert werden kann. MEB ist im Heft 4/91 ausführlich darauf eingegangen.

Mit der angestrebten Hochgeschwindigkeit wächst die Bedeutung

- sehr hoher Antriebsleistung (Leistungsbedarf wächst annähernd mit der dritten Potenz der Geschwindigkeit),
- strömungsgünstiger Gestaltung (Luftwiderstand wächst mit dem Quadrat der Geschwindigkeit),
- gewichtsoptimierter Bauweise.

Die benötigte Leistung stößt jedoch an gewisse Grenzen: Installierbarkeit einerseits und Übertragbarkeit andererseits. Durch den Drehstromantrieb mit seinen kompakten, leichten Fahrmotoren können heute 1,4 MW/Radsatz eingebracht werden. Diese Antriebsart bietet auch Vorteile in der Regeltechnik für eine hohe Ausnutzung des Kraftschlußbeiwertes (Reibwert zwischen Rad und Schiene).
Hinsichtlich des Luftwiderstandes ergaben Windkanalversuche mit Triebzugmodellen, daß Bug und Heck bei günstiger Gestaltung nur noch mit 12 Prozent beteiligt sind, der Unterflurbereich und die Drehgestelle jedoch mit 39 Prozent, gefolgt von der Oberflächenreibung (27 Prozent) und den Stromabnehmern plus Dachleitung (17 Prozent). Fahrzeugübergänge etc. haben nur noch 5 Prozent Anteil am Luftwiderstand.
Der klassische lokomotivbespannte Zug erreicht hier also seine Leistungsgrenze, der Übergang zu mehr angetriebenen Radsätzen bei hoher spezifischer Leistungsübertragung in Form des Triebkopf- oder Triebwagenzuges wird technisch und wirtschaftlich zur zweckmäßigen Lösung, da hierbei auch die Aerodynamik am günstigsten gestaltet werden kann.



Kurzkupplung zwischen Triebkopf und Mittelwagen *Foto: Petereit*



Geöffnete Kurzkupplung zwischen Triebkopf und Mittelwagen *Foto: Petereit*

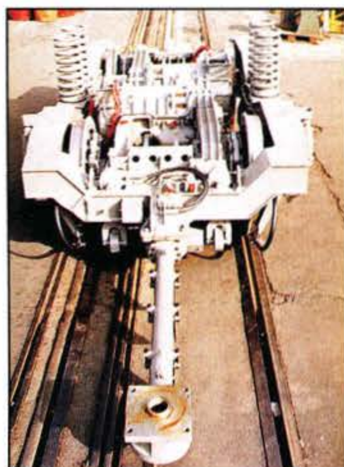
Sind diese Probleme gelöst, geht es um die Bauweise der Fahrgestelle, die alle Forderungen nach Sicherheit, Komfort und Wirtschaftlichkeit optimal erfüllen müssen.
Die kritische Geschwindigkeit, von der ab der gedämpfte Sinuslauf der Radsätze instabil wird, läßt sich durch flachere Radprofile hochtreiben. Für die DB war dies jedoch nicht die wünschenswerte Lösung, da flache Profile durch den Verschleiß sehr rasch wieder in höhere Konizität übergehen und dann Profilkorrekturen erforderlich machen – bei den japanischen Shinkansen-Zügen beispielsweise etwa alle zwei bis drei Monate (70 000 bis 80 000 km). Vielmehr wurde die Lösung in einem Drehhemmer gefunden, der einen stabilen Lauf bis über 350 km/h und auf das 8- bis 10fache gesteigerte Laufleistungen zwischen zwei Profilberichtigungen ermöglicht. Darüber hinaus ist eine neue Qualität der Laufruhe gefordert, nicht allein, um die Gleisbeanspruchung zu vermindern, sondern auch wegen des Komforts. Hierzu müssen die Massen der Drehgestelle verringert, die Frequenzen des Drehgestellsinuslaufes und

der Eigenschwingungen des Fahrzeugwagenkastens außer Takt gebracht und die Steife der Längsankopplung der Radsätze am Drehgestellrahmen sorgfältig abgestimmt werden.
Um diese Ziele zu erreichen, wurden die Drehgestelle für die Triebköpfe völlig neu entwickelt. Sie zeichnen sich durch die neuartige Abkopplung des Antriebsblockes von den unabgefederten Massen aus. Motor und Getriebe sind weitgehend an den doppelt abgefederten Wagenkasten gekoppelt. Die dadurch erforderliche hohe Relativbewegung des Antriebs wird durch zwei konzentrisch die Achse umgebenden Hohlwellen erreicht.
Das Motorritzel des einseitig angeordneten pfeilverzahnten Stirnradgetriebes treibt über Großrad und Lenker mit Gummi-Kugelgelenken die Kardanwelle an, die ihrerseits das Drehmoment über eine innerhalb des Treibradsatzes liegende 6-Lenker-Kupplung auf das Scheibenrad der gegenüberliegenden Seite überträgt. Auf der äußeren Hohlwelle, die zur voll abgefederten Masse gehört, sitzen die zwei Bremsscheiben.
Die Masseverteilung des Motor-/Getriebeblocks entspricht etwa 2/3 Fahrzeugwagenkasten und 1/3 Drehgestell. Die Drehstromasynchrontechnik wurde bereits in der Ellokbaureihe 120 serienreif entwickelt. Die Kraftübertragung erfolgt über eine Zug-Druckstange in Tiefanlenkung (380 mm über SO).
Bei den nicht angetriebenen Mittelwagen wird zunächst die stahlgefederte Laufwerkbauart Minden-Deutz 530 angewandt, während beim ICE/V auch eine luftgefederte Bauart erprobt wurde. Die Drehhemmung geschieht hier über Kunststoffflächen, die unter allen Temperatur- und Feuchtigkeitsbedingungen konstant bleiben.
Die vier Scheibenbremsen werden elektropneumatisch gesteuert. Klotzbremsen werden bei schnellen Fahrzeugen nicht mehr verwendet, da sie oberhalb 160 km/h thermische Schäden an den Radlaufflächen verursachen können, ganz abgesehen vom Verschleiß- und Geräuschverhalten und dem Auftreten von Riffeln. Im normalen Geschwindigkeitsbereich finden Grauguß- oder Kugelgraphitgußbremsscheiben mit Verbundstoffbremsbelägen Verwendung. Jedoch nimmt deren Verschleiß bei Temperaturen oberhalb 250 °C stark zu, und die Scheiben neigen bei starker thermischer Beanspruchung zur Rißbildung.
Als Alternative wurden daher Sintermetallbremsbeläge entwickelt, die eine 40 Prozent höhere Bremsleistung ermöglichen.
Reibpartner sind hierbei Schei-



Endmontage von ICE-Triebköpfen bei Krupp-Maschinentechnik

Foto: Krupp


Triebdrehgestell mit Anlenkung zur Zugkraftübertragung auf den Lokrahmen

Sammlung Quellmalz

Der persönliche Eindruck

»Weißer Pfeil« nennen ihn seine Fans. Tausende kamen an einem Märzwochenende zum Bahnhof Köln-Deutz, um ihn zu bestaunen. Ich hatte an jenem Abend Gelegenheit, im Cockpit eine Probefahrt mitzuerleben und muß sagen: für mich ist der ICE der derzeit modernste Eisenbahnzug Europas. Ich bin längere Strecken mit dem britischen High-Speed-Train und dem französischen TGV gefahren – keiner der Züge kann es hinsichtlich Technik, Komfort und Service mit dem ICE aufnehmen.
Unser Lokführer, Herr Schneiders, ist über den Vergleich mit dem TGV beinahe empört. Er muß es wissen, denn er ist Abnahmeleiter des Aw Opladen. Der TGV habe mit dem ICE im Grunde nur eines gemeinsam: die hohe Geschwindigkeit. Ansonsten würden sich beide Züge vollkommen unterscheiden.
Der ICE wird vom Lokomotivführer nicht im klassischen Sinne gefahren. Bei 250 km/h ist der Mensch nicht mehr in der Lage, Signalbilder so weit im voraus aufzunehmen, daß er in angemessener Zeit sicher reagieren kann. Ein Linienleiter übernimmt daher die permanente Information zwischen Zug und Stellwerken als den Kommandozentralen. Der Triebfahrzeugführer hat mithin vornehmlich eine Überwachungsfunktion. Sein Arbeitsplatz ist mit zwei Bordcomputern ausgerüstet. Im Störungsfall kann er mit ihrer Hilfe den Fehler orten und abwägen, ob er noch bis zum nächsten Bahnhof fährt oder nicht. Ein praktisches Beispiel erlebten wir vor Ort. Neugierige Besucher konnten es nicht lassen, in den Wagen und Triebköpfen an diversen Knöpfen herumzuspielen. Schnell waren über Funkkontakt zwischen den Führern in beiden Triebköpfen, die dem Publikum zu Auskünften zur Verfügung standen, alle Fehlstellungen wieder behoben. Normalerweise benötigt der ICE nur einen Piloten.
Die Ausstattung des Zuges ist beeindruckend. In der 1. Klasse bestehen Anschlüsse für Radio, TV und Video, in einigen Wagen der 2. Klasse befinden sich Rechner mit BTX-Anschlüssen und Bildschirmtext, wo man Geschäfte und sogar Reservierungen für IC-Hotels tätigen kann. Der Speisewagen des ICE ist ein echtes Restaurant und nicht, wie im TGV, ein Kiosk oder ein simples Mac Donald wie im königlichen High-Speed-Train.
Die derzeit zulässige Höchstgeschwindigkeit des ICE liegt bei 280 km/h, doch sie läßt sich auf über 500 km/h hochtrimmen. Ein entsprechender Rekordversuch ist vorgesehen, denn in dem deutschen Hochgeschwindigkeitszug steckt weitaus mehr, als bisher dokumentiert worden ist.

Andreas Petereit, Köln


Für den Notfall: Die Abschleppkupplung unter der Haube

Foto: Petereit

ben aus hochlegiertem Stahl. Dadurch konnte der Verschleiß bei hohen Bremsleistungen verringert werden, jener bei kleinen und mittleren Bremsleistungen liegt jedoch relativ hoch. Aufgrund ihrer hohen Investitionskosten werden sie folglich dort verwendet, wo sie eigentlich nur bei Schnellbremsungen zum Einsatz kommen. Beim ICE ist dies in den Triebköpfen der Fall, die bei der normalen Betriebsbremsung über die mit 4 MW ausgelegte Generatorbremse mit Netzrückspeisung verzögert werden. Dies ist bei Drehstromantrieben mit Vierquadrantenstellern möglich, wobei die Leistung entsprechend dem verfügbaren Kraftschlußbeiwert optimal geregelt wird. Auch die Scheibenbremsen besitzen modernen mikroprozessorgesteuerten Gleitschutz.
Beide Bremsen sind auf einen ausreichenden Reibwert zwischen Rad und Schiene angewiesen, der jedoch unter ungünstigen Bedingungen stark zurückgehen kann. In der Praxis rüstet man daher Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge mit Bremskombinationen aus, die auch haftwert-unabhängige Systeme umfassen. Im ICE/V wurde z. B. die lineare Wirbelstrombremse erfolgreich erprobt, die jedoch noch einen relativ hohen Energiebedarf aufweist und Probleme durch die Beeinflussung von Signalanlagen sowie aus der Erwärmung der Schienen hervorruft.
Während die Arbeiten an deren Lösung weitergehen, sind die Mittelwagen der jetzt in Betrieb gegangenen Serie mit Magnetschienenbremsen ausgerüstet, die später gegen Wirbelstrombremsen getauscht werden können. Da die Magnetschienenbremsen einen hohen Verschleiß aufweisen und nicht regelbar sind, kommen sie nur für Schnell-(Not-)bremsungen infrage.



Jeder ICE-Zug führt zwei Wertkartentelefone. *Foto: DB*

Fahrleistungen und Komfort

Während die Versuche mit dem ICE/V selbst bei der Rekordfahrt mit 406 km/h stabilen Lauf und sichere Einhaltung der zulässigen Grenzwerte für die Kräfte zwischen Rad und Schiene gezeigt haben, wurde beim ICE mit 14 Mittelwagen die Höchstgeschwindigkeit auf 250 km/h festgelegt mit bremstechnischer Auslegung für 280 km/h und Entwicklungsprotential in allen wichtigen Komponenten bis zu 300 km/h. Die Dauerleistung pro Triebkopf wurde auf 4,5 MW, die größte Anfahrzugkraft mit 200 kN fixiert (für die normale Betriebsweise mit zwei Triebköpfen).
Mit dieser Leistung erreicht der ICE nach nur 900 m bereits 100 km/h, ist innerhalb 3 min 20 s auf 200 und in weiteren 3 min auf 250 km/h. Übrigens ist dieser Zug in der Vorbeifahrt nicht lauter als ein heutiger IC bei 160 km/h.
Während die Laufgüte bereits angesprochen wurde, verdient noch ein weiterer zentraler Gesichtspunkt genannt zu werden: die spezielle Aerodynamik bei Zugbegegnungen mit hohen Geschwindigkeiten im Tunnel. Entscheidend sind hier das Versperrungsmaß (Verhältnis von Zugquerschnitt zu Tunnelquerschnitt), die Tunnellänge und die Geschwindigkeit der Züge. In Tunneln des bestehenden DB-Streckennetzes kann bei zwei sich mit je 140 km/h begegnenden Zügen mit einem Druckänderungsmaximum von 3 kPa in 3 s gerechnet werden. Bei 2 x 250 km/h beträgt der Wert in den Tunneln der Neubaustrecken 5,9 kPa in 4,4 s. Als akzeptable Werte für das Fahrzeuginnere haben sich 1 kPa maximale Druckänderung und 0,2 kPa/s für die Schnelligkeit des Druckwechsels herausgestellt.
Zum Erzielen dieser Werte sind eine Vergrößerung des Tunnelquerschnittes, eine konische Erweiterung oder Perforierung des Tunneleinlaufs wenig sinnvoll. Bleiben die Fahrzeuge. Für sie ist ein bisher nicht gekannter konstruktiver Aufwand erforderlich. Zunächst sind die Fahrzeugzellen druckdicht auszuführen. Einstieg-



Die Druckwechsel bei Tunneldurchfahrten verlangen druckdichte Fenster und Türen. *Foto: Schneider*

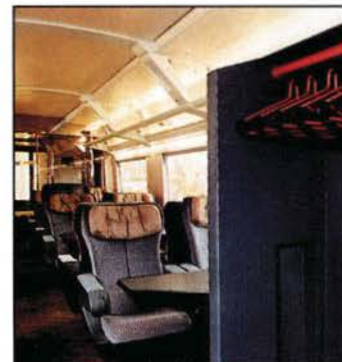
Abnahmefahrt

Da die Industrie Triebkopf für Triebkopf und Wagen für Wagen an die Bundesbahn ausliefert, finden die Abnahmefahrten zunächst nicht mit vollständigen Zügen, sondern mit den einzelnen Triebköpfen statt. Sie ziehen einen sogenannten Dummy, einen Wagenverband aus Meß- und leeren Reisezugwagen. Die Abnahmedienststelle für den Geschwindigkeitsbereich bis 200 km/h ist das AW Opladen. Hernach werden die Triebköpfe ins AW Nürnberg übergeführt, wo sie mit den Mittelwagen komplettiert und danach im Bereich bis 310 km/h getestet werden.
Dank der Freundlichkeit des Abnahmeteams des AW Opladen sowie der AEG- und Siemenstechniker konnte Andreas Petereit im März an einer Fahrt teilnehmen.

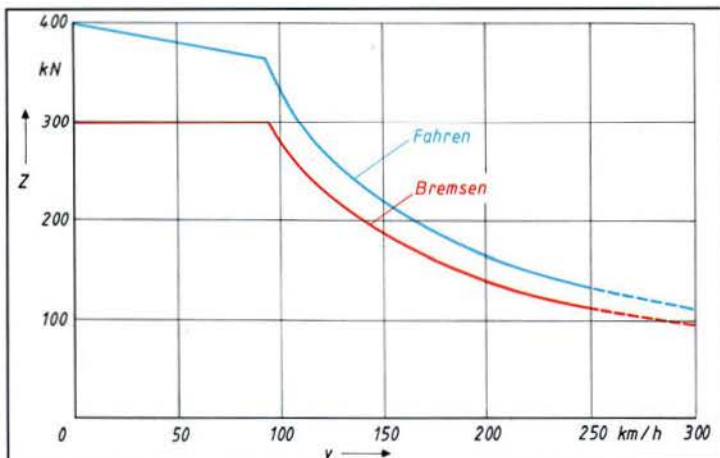


Abnahmefahrt. Der Triebkopf ICE 401 559 ist die 900. Lokomotive, die von Krupp nach dem zweiten Weltkrieg ausgeliefert wurde. *Foto: Petereit*

»Zunächst montieren die Techniker hochsensible Meßgeräte für Bremskraft, Termperaturen und andere Daten. Das dauert seine Zeit, doch dann werden die Weichen von Hand gestellt, und unser Zug rollt zur Meldestelle, damit wir uns zur Sonderfahrt ansagen. Danach dauert es nur noch ein paar Minuten, bis »Fahrt frei« gegeben wird.
Während wir im Weichenbereich von Opladen noch mit 40 km/h fahren müssen, beschleunigt der ICE trotz der langen Schlange aus 13 Wagen rasch auf 140 km/h. Nach wenigen Minuten erreichen wir Köln Hbf. Die Reisenden scheinen vom ungewöhnlichen Anblick der Zuggarnitur überrascht zu sein.
Nach kurzem Halt fahren wir weiter in Richtung Düren. Auf der Strecke bremsen wir wiederholt ab und beschleunigen, um Meßwerte zu erhalten. Danach wird noch folgendes Experiment gemacht: Der vordere Triebkopf zieht, während der hintere gleichzeitig bremst. Der Witz dabei ist, daß der hintere Triebkopf jetzt fast die gesamte Fahrenergie für den Zug erzeugt, da die Bremsenergie in die Fahrleitung zurückgespeist wird.
Nach der Mittagspause in Aachen geht die Reise über Köln zurück nach Opladen; die Meß- und Kontrollarbeiten laufen ähnlich ab wie am Vormittag. Alltagsroutine für die Techniker, für mich aber ein ganz besonderes Erlebnis.«



Regennasse Mäntel am Sitzplatz gehören einer fernen Vergangenheit an. *Foto: Schneider*



Zugkraft-Geschwindigkeitsdiagramm des ICE für beide Triebköpfe zusammen.

Beschleunigung mit 14 Mittelwagen:

von 0 auf	**100 km/h**	**1 min 6 s**
	200 km/h	**3 min 20 s**
	250 km/h	**6 min 20 s**

Anfahrweg mit 14 Mittelwagen:

von 0 auf	**100 km/h**	**900 m**
	200 km/h	**6850 m**
	250 km/h	**18350 m**

Bremsweg aus 250 km/h:

Betriebsbremsung	**4820 m**
Schnellbremsung	**2300 m**

türen und Übergänge müssen den Anforderungen gerecht werden etc. Ein druckisoliertes Fahrzeug ist jedoch durch die sich rasch ändernde Druckdifferenz zwischen Innenraum und Umgebung neuen, hohen Belastungen ausgesetzt. Die Konstruktion der Fahrzeugzelle und der Fenster muß dies berücksichtigen, wofür eine genaue Kenntnis der über die Lebensdauer des Fahrzeugs zu erwartenden Lastwechsel erforderlich ist.

Durchbrochen wird die luftdichte Bauart durch die Klimaanlage. In die Ein- und Auslaßöffnungen sind daher Druckschutzlüfter eingebaut, deren steile Kennlinie den geförderten Luftstrom nahezu unabhängig von den Druckverhältnissen macht. Für extreme Druckspitzen von nur kurzer Dauer schließt zusätzlich ein Druckschutzventil.



In beiden Wagenklassen gibt es Plätze mit Videoanlagen. Foto: DB

Der Hauptluftstrom der Klimaanlage des ICE wird über Lochdecken in den Fahrgastraum eingeblasen. Konvektionsheizkörper in den Seitenwänden und eine spezielle Fußbodenheizung erreichen im Winter eine angenehme Temperierung des Wageninneren. Die Heiz- und Kühlsysteme sind über eine mikroprozessorgesteuerte Regelung aufeinander abgestimmt und erfüllen höhere Ansprüche als im Flugzeug. Zur Wartung und Instandhaltung sind die Systeme mit dem Klimarechner selbstdiagnosefähig ausgeführt und melden Funktionsdaten zur Zentralen Auswertung. Das Diagnosesystem ermöglicht Fehler frühzeitig zu erkennen, zu speichern und vorzumelden, wodurch Folgeschäden weitgehend vermieden werden und der finanzielle Aufwand für Service und Vorhaltung reduziert wird.

Das Zentralgerät als Kernstück der Steuerung und Datenübertragung beinhaltet die zentrale Recheneinheit für die Bearbeitung der Funktions- und Diagnosedaten, Speicherbausteine, Echtzeituhr usw.



Gesamteindruck eines Großraumes 1. Klasse mit Garderobe als Raumteiler Foto: DB

Die Energieversorgung des Zuges erfolgt über zwei von je einem Triebkopf gespeiste Zugsammelschienen von 1000 V, 16 2/3 Hz, 500 kVA. Während die Heizung direkt aus der Zugsammelschiene versorgt wird, erfolgt der Anschluß der übrigen Verbraucher über Transformator mit 230/460 V.

Ein Maß für den Komfort sind auch die geräumigen Eingangsbereiche und die breiten Wagenübergänge (1100 mm lichte Weite) mit elektrisch betätigten Türen und einer fast auf Wagenbodenniveau verlaufenden Gliederbrücke. Durch den Näherungssensor braucht man keine »dritte Hand«, wenn man mit Gepäckstücken unterwegs ist.

Die Anzahl der Abteile ist zugunsten des Großrauminterieurs zurückgegangen. Allerdings hat eine Umfrage ergeben, daß es 43 Prozent als für »sehr wichtig« bewerten, sich in ein Abteil setzen zu können; vom Großraumwagen nannten das nur 8 Prozent. Beide Gruppen sind jedoch mehrheitlich für »komfortable Sitze mit viel Bein- und Ellenbogenfreiheit«. Diese ist in der Tat durch das UIC-Profil 505 (Wagenbreite 3020 mm) maximal gegeben.

Der Restaurantwagen mit mittig angeordneter Küche und beidseitigen Ladetüren bietet neben der klassischen Kellnerbedienung auch den Selbstbedienungs-Snack mit Bistrocharakter, 'Bordtreff' genannt.

Die Ausrüstung mit Kommunikationsmitteln erreicht einen neuen Höhepunkt: Telefonzelle und schnurloses Telefon, dieses allerdings für das Konferenzabteil gedacht – bitte nicht ins Bistro damit wandern! –, Eurosignal, Audioprogramm am Sitzplatz, Videoangebot mit Flachbildschirmen an ausgewählten Plätzen in jeder Wagenklasse (wahlweise Nachrichten, Informationen, Magazine, Sport, Musik, Unterhaltung, Serien). Da ein großzügiges, ansprechendes Design der Inneneinrichtung mit 22 Prozent Nennung als »sehr wichtig« interessanterweise Vorrang vor »persönlicher Bedienung am Platz« (17 Prozent) genießt, hat man sich um ein gediegenes Erscheinungsbild bemüht, das in zweijähriger Reifearbeit unter Einbezug einer Vielzahl von 1:1-Modellen herausgebildet wurde. In beiden Wagenklassen bestehen allerdings flexible Umrüstmöglichkeiten der Großraumbestuhlung, falls sich die Markterfordernisse plötzlich ändern. Zwei Drittel der Fahrgäste wünschen sich eine »besonders gepflegte und saubere Inneneinrichtung«, zu der sie hoffentlich mit beitragen werden, möchte man ergänzen, gerade im Hinblick auf die Möglichkeit, »Speisen und Getränke in bequemer Weise am Sitzplatz einnehmen zu können« (von 35 Prozent gewünscht).

Export

Am 3. Januar 1991 wurde in Hamburg mit dem 401 555 einer der neuen ICE-Triebköpfe zusammen mit einem Mittelwagen an Bord des Containerschiffes »Hamburg Express« gehievt und nach Seoul verschifft. In der südkoreanischen Hauptstadt war er für ein deutsches Firmenkonsortium unter Federführung der Siemens AG Mittelpunkt der deutschen Industrieausstellung »Technogerma«.

Hintergrund für die Präsentation des Zuges ist ein milliardenschwerer Auftrag über den schlüsselfertigen Bau einer Hochleistungsschnellbahn einschließlich Fahrzeugpark zwischen Seoul und Pusan, über den zum Jahresende 1991 entschieden werden soll. Hierbei zeichnet sich ein Kopf-an-Kopf-Kampf zwischen dem ICE und dem französischen TGV ab. Nachdem ein ähnliches »Rennen« in Spanien schon einmal zuungunsten des ICE ausging – technisch wurde er zwar von neutralen Gutachtern bis zu 40 Prozent besser als der TGV eingestuft, doch war dieser Technologievorsprung letztlich für die Spanier nicht bezahlbar –, erhofft man sich hier eine abermalige Chance für einen ersten ICE-Exportauftrag.

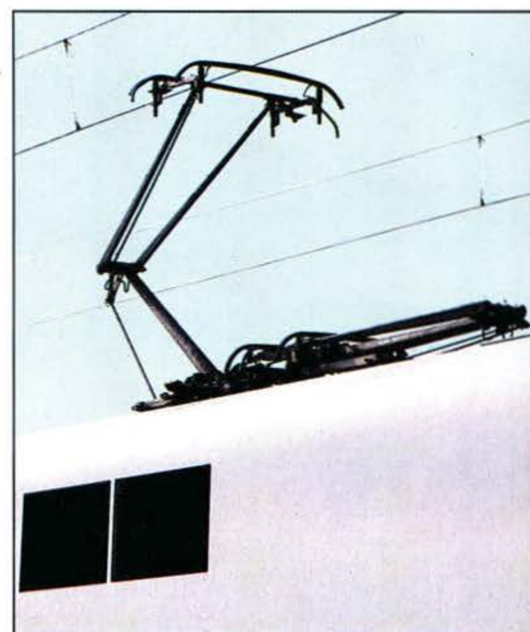
v. Ha.; Siemens Pressebild

Während lokomotivbespannte IC-Züge gegenwärtig bereits auf jährliche Laufleistungen von 300.000 km kommen, wird für den Express mit 480.000 km gerechnet. Zwischen zwei großen Revisionen wird eine ICE-Zuggarnitur 1.200.000 km zurückgelegt haben. Für diese Zwecke wird das Ausbesserungswerk Nürnberg ausgebaut; hier findet zur Zeit auch die Inbetriebsetzung der kompletten ICE-Züge statt, in den letzten Wochen ein Zug pro Woche, nachdem die Triebköpfe separat in einem 60-Tage-Programm in Opladen von der DB und den Herstellern getestet und übernommen wurden. Stationiert werden alle ICE im Bw Hamburg 1 in Eidelstedt, wo ein völlig neues Bahnbetriebswerk ausschließlich diese Züge betreut. Seine 430 m lange und 65 m breite Halle mit acht Gleisen ermöglicht eine weitgehende Verzahnung aller Arbeiten von Wartung und Reparatur über Reinigung, Ver- und Entsorgung bis zum Catering.
Die untere Arbeitsebene befindet sich 2.400 mm unter SO, wodurch Transporte zu jedem Ort auf dem kürzesten Weg erfolgen können. Radsätze und ganze Drehgestelle sind problemlos und in kürzester Zeit austauschbar. MEB wird in der nächsten Ausgabe in einem Sonderbeitrag über das Bw Hamburg-Eidelstedt berichten.

Fristensystem

Laufleistung *(Bezeichnung)*	Arbeiten
2000 km *(Laufwerke)*	Laufwerkskontrolle Ent- und Versorgung Innenreinigung Mängelbeseitigung
12.000 km *(Nachschau)*	wie Laufwerke Bremseinrichtung
60.000 km *(kleine Frist)*	wie Nachschau Radsatzmessung Klima- und Kücheneinrichtung Türen und Fahrgastinformation
240.000 km *(große Frist)*	wie kleine Frist Sicherheitseinrichtungen Ultraschallprüfung der Triebkopfradsätze
1.200.000 km *(Revision)*	wie große Frist Überholung des Zuges im Aw Nürnberg


Nichts, aber auch garnichts erinnert am Arbeitsplatz des ICE-Kommandanten an den klassischen Führerstand der Dampflokomotive. Fahrkunst ist nicht mehr gefragt; der Kapiän des Cockpits wurde zum technischen Aufsichtsbeamten.


Stromabnehmer verhalten sich bei 120 km/h völlig anders als bei 300 km/h. Luftwiderstand, Auftrieb (oder Abtrieb), Stromübergang waren daher in vielen Versuchen zu ermitteln, bevor die Freigabe für die Serie erfolgen konnte.

Die wichtigsten Daten und Abmessungen

Bauart	ICE/V 410	ICE 401	Avmz 801	Bvmz 802	BSmz 803	WSmz 804	D 1 810	D 2 810	Meßwagen 810
Stromsystem	15 kV 16 2/3 Hz								
Spurweite (mm)	1435		1435				1435		
Radsatzanordnung	Bo' Bo'		2' 2'				2' 2'		
Lieferjahr	1985	1989–1992	1989–1992				1985		
Auslegungsgeschwindigkeit (km/h)	350	280	280				350		
Eigenmasse mit vollen Vorräten (t)	78,2	78,0	53,4	54,5	54,3	58,2	46,6	45,5	50,5
Länge über Kupplung (mm)	20 810	20 510	26 400				24 340		
Größte Wagenkastenbreite (mm)	3 070		3 020				2 930		
Anzahl der Sitzplätze			48	66	39	24/16[4]	60	27	
Drehgestellbauart			Minden-Deutz 530 m. Stahlfederg.						
Drehgestellmittenabstand (mm)	11 460		19 000						
Drehgestellachsstand (mm)	3 000		2 500				2 800		
Raddurchmesser, neu (mm)	1 000	1 030	920				920		
kleinster befahrbarer Halbmesser (m)	120	150							
Bremsbauart	KE-R-E-Wb el	KE-R-R-Wb ep	4 Bremsscheiben pro Radsatz; Magnetschienenbremse						
Feststellbremse	Federspeicher		Spindel				Federspeicher		
Zug- und Stoßeinrichtung	Scharf[1] Schlepp[3]	Kurz[2]	Kurz[2])				Scharf[1]		
Dauerleistungen									
Drehstromfahrmotoren (kW)	3 640	4 800							
Transformator (kVA)	3 480	4 500							
Stromrichter (kVA)	7 600	7 600							
Größte Anfahrzugkraft (kN)	135	200							
E-Anlage			2 Zugsammelschienen 1000 V, Batteriesammelschiene 110 V, Bordnetz 230/460 V						
Klimaanlage			Niederdruckanlage, Deckenausblasung, Fußbodenheizung, Konvektionsheizung						
WC-Anlage			Intermittierende Vakuumabsaugung mit 1-m³-Fäkalienbehälter						

[1] Scharfenbergkupplung [2] Kurzkupplung
[3] Schleppkupplung am Triebfahrzeugbug [4] Restaurant/Bistro



Moderne Technik und Umwelt müssen keinen Gegensatz bilden, wie hier die Köpfe von Hochgeschwindigkeitszügen, von Wohnhäusern aus Beton und von Grünanlage belegen. Ein Bild ästhetischen Wohlbefindens.

Reisezeiten (Stunden:Minuten)	bis-her	seit 2.Juni
von Hamburg nach:		
Hannover	1:16	1:11
Göttingen	2:14	1:45
Kassel	3:16	2:07
Fulda	3:33	2:39
Frankfurt (M)	4:37	3:35
Mannheim	5:30	4:18
Stuttgart	6:55	5:01
Augsburg	6:06	5:24
München	6:39	5:59
von Kassel nach:		
Hamburg	3:16	2:07
Hannover	1:49	0:54
Göttingen	0:45	0:20
Fulda	1:23	0:30
Frankfurt (M)	2:06	1:26
Mannheim	3:27	2:09
Stuttgart	4:47	2:52
Augsburg	3:55	3:00
München	4:28	3:35
von Frankfurt(M) nach:		
Hamburg	4:37	3:35
Hannover	3:19	2:22
Göttingen	2:21	1:48
Kassel	2:06	1:26

Reisezeiten (Stunden:Minuten)	bis-her	seit 2.Juni
von Hamburg nach:		
Fulda	1:03	0:55
Mannheim	0:46	0:39
Stuttgart	2:11	1:22
Augsburg	3:13	3:02
München	3:46	3:34
von Stuttgart nach:		
Hamburg	6:55	5:01
Hannover	5:37	3:48
Göttingen	4:39	3:14
Kassel	4:47	2:52
Fulda	3:31	2:21
Frankfurt (M)	2:11	1:22
Mannheim	1:17	0:40
Augsburg	1:39	1:36
München	2:13	2:08
von München nach:		
Hamburg	6:39	5:59
Hannover	5:21	4:40
Göttingen	4:23	3:59
Kassel	4:28	3:35
Fulda	3:03	2:59
Frankfurt (M)	3:46	3:34
Mannheim	3:39	2:52
Stuttgart	2:13	2:08
Augsburg	0:31	0:30

Zeitalter schneller



Epoche V

Gesellschaftliche Strukturen und spezifische Techniken kennzeichnen eine Eisenbahn-Epoche. Die Ereignisse der letzten Jahre haben einen neuen Zeitabschnitt eingeläutet. Epoche IV geht, und Epoche V bricht an.

Die Entwicklung der Eisenbahn ist in einzelnen Stufen nachvollziehbar. Viele Modellbahnfreunde möchten eine bestimmte Entwicklungsstufe darstellen. Deshalb hat der MOROP die NEM 800 herausgegeben (letzte Empfehlung von 1990), die die Einteilung der Eisenbahngeschichte in fünf Epochen beschreibt. Diese Norm schafft die Voraussetzung, Modellbahnanlagen hinsichtlich ihrer Thematik, der Ausstattung und des eingesetzten Fahrzeugparks einem bestimmten Zeitabschnitt zuzuordnen. Sie dient auch als Empfehlung für die Modellbahn-Industrie, die Produkte epochegerecht auszuführen und anzubieten.

Im Roco-Katalog 90/91 wird eine Epocheneinteilung verwendet, die neben den vier »Standard«-Epochen eine weitere enthält: Epoche V. Fahrzeuge der allerneuesten Zeit in aktueller Farbgebung, ab 1985.« Diese Einteilung erscheint sinnvoll, reicht doch die Charakteristik der Epoche IV längst nicht mehr aus, auch die Gegenwart zu beschreiben. Angesichts der internationalen Zunahme des planmäßigen Hochgeschwindigkeitsverkehrs und der Auswirkungen der politischen Umstrukturierung in Osteuropa auf das Eisenbahnwesen (Verkehrsströme, Verwaltung) bietet es sich an, auch »offiziell« von einer neuen Epoche zu sprechen.

Als 1982 der InterCityExperimental in Auftrag gegeben wurde, fuhren schon in Japan, England und Frankreich Hochgeschwindigkeitszüge regelmäßig im Reiseverkehr. Nationale Unterschiede und der fließende Charakter der Epochen erschweren ihre zeitliche Fixierung. Gerade deshalb sollte es zu folgender Feststellung kommen:

Seit dem 2. Juni 1991 läuft der InterCityExpress-Verkehr in Deutschland nach Fahrplan. Auf Neu- und Ausbaustrecken werden 41 Züge der neuen BR 410 (DB) eingesetzt. Bei der DR laufen umfangreiche Umstrukturierungen. Zwei deutsche Eisenbahnverwaltungen gehen aufeinander zu. *Die Epoche V der deutschen Eisenbahngeschichte hat begonnen.*

Eisenbahnepochen nach NEM 800 (Empfehlung von 1990)

Epoche I (bis 1925):
- Epoche des Eisenbahnbaus von den Anfängen bis zur Vollendung eines zusammenhängenden Streckennetzes
- Entstehung zahlreicher Staatsbahn- und Privatbahnnetze überwiegend regionaler Zuordnung
- Entwicklung der Dampflok bis zum Abschluß ihrer Grundform, buntes Erscheinungsbild des Fahrzeugparks
- Blütezeit der Eisenbahnen durch monopolartige Stellung im Verkehrswesen

Epoche II (1925–1945):
- Bildung großer Staatsbahnverwaltungen in mehreren Ländern
- Weitgehende Vereinheitlichung der Bau- und Betriebsvorschriften sowie Normung im Fahrzeugbau
- Einführung des elektrischen Zugbetriebes

Epoche III (1945–1970):
- Wiederaufbau und Neuorganisation des durch den Krieg in Mitleidenschaft gezogenen Eisenbahnwesens
- Beginn des Traktionswechsels durch Ausbau des elektrischen und Diesel-Zugbetriebes und allmähliche Abnahme der Dampflok-Zugförderung
- Entwicklung eines modernen Fahrzeugparks und neuer Signaltechnik

Epoche IV (1970–1985):
- Weitgehender Abschluß der Traktionsumstellung auf elektrischen und Diesel-Zugbetrieb
- Einführung des international verbindlichen Beschriftungsschemas für Personen- und Güterwagen

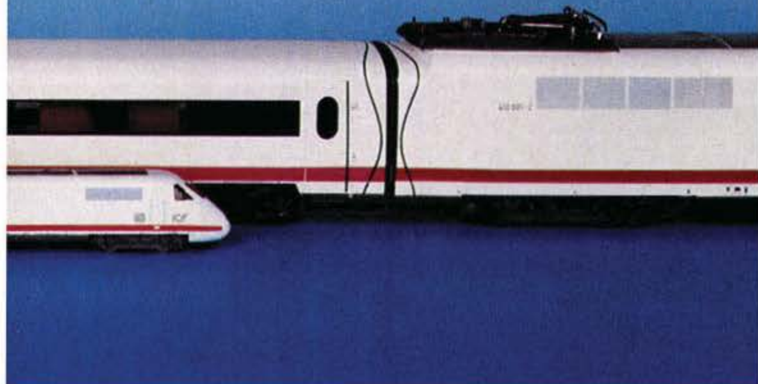
Epoche V (ab 1985):
- Entstehen von Schnellfahrnetzen
- Grundlegende Überarbeitung des internationalen Beschriftungsschemas für Personen- und Güterwagen
- Werbewirksame Farbgebung

MEB schlägt folgende Erweiterung vor
- Strukturelle Veränderungen bei den osteuropäischen Eisenbahnverwaltungen
- Einheitliche Triebfahrzeugkennzeichnung DR – DB



IC-Zugbildung (H0): 103 und 401 (Fleischmann), 601 (Roco)

...odellbahnen



Moderne Verkehrsmittel sind bei Modelleisenbahnen im kommen. Hohe Geschwindigkeiten und glatte Zugverbände müssen nicht zwangsläufig mit Eintönigkeit und langer Weile verbunden sein. Die Industrie läßt den Modellbahner mit der Herausforderung InterCity und InterCity-Express nicht völlig allein.

Der pensionierte Lausitzer Bahnhofsvorsteher Harald Voigt ist eingefleischter Modelleisenbahner. Er meint: »Mit einem ICE kann ich auf meiner Platte nicht viel anfange. Meine eingleisige Nebenbahn mit Werksanschluß aus der Epoche II bietet einfach nicht die Voraussetzungen für einen vorbildgerechten ICE-Einsatz.« Und er wünscht sich: »Man müßte viel mehr Platz zur Verfügung haben. Lange gerade Abschnitte und weite Kurven – da kann der Triebzug voll abziehen.« Sicher, hohe Geschwindigkeiten bringen alle IC-Modelle. Doch selbst passionierte Streckenfahrer klagen über Langeweile, wenn ihr Zug Runde für Runde nur denselben Weg nehmen kann.



Pro oder Kontra

Das Schnellfahrzeitalter scheint dem Modelleisenbahner kaum ein Motiv zu bieten. Doch Modellbauer, wie Voigt, sehen das anders: »Es gibt ja nicht nur die »sterilen« Neubaustrecken für den Intercity. Und auch auf diesen Gleisen ist Mischbetrieb üblich: tagsüber läuft der IC-Verkehr und nachts rollen eilige Güterzüge.« Noch mehr Abwechslung entsteht, wenn der sogenannte Vor- bzw. Nachlauf, also der Übergang von den Ausbau- zu den Neubaustrecken das Anlagenhauptmotiv darstellt. Anschlußbahnhöfe und parallel laufende Stammstrecken bieten Reize, die auf Modellbahnanlagen noch nicht alltäglich sind.

Blickfänge

Ebenso kann das ICE-BW Hamburg-Eidelstedt den Mittelpunkt einer Großanlage bilden. Mit besonderer Brisanz stellt sich dem Modellbahner auch das Thema der zukünftigen Anbindung Berlins an das IC-Streckennetz: der ICE passiert ein DR-BW und verschwindet in der »tunnelartigen Einhausung«, die einen Stadtteil vor Lärm schützt. Ohnehin sind bei den Neubaustrecken sehr viele Tunnel und Viadukte auch für flachere Landstriche typisch. Das lädt doch den Modellbauer geradezu ein, den Ausschnitt einer Neubaustrecke in seine Anlage zu integrieren. Ein verdeckter Bahnhof sorgt für Abwechslung und automatischer Betrieb gestattet kurze Zugfolgen. Parallel dazu läuft der klassische Nah- und Güterverkehr auf der Stammstrecke. So eine Anlage wird zur Augenweide und läßt dennoch viel Raum für den Fahrbetrieb. Lokführer, Fahrdienstleiter und Rangiermeister bleiben unverzichtbar.

Details

Typische Details der Neu- und Ausbaustrecken hält der Handel schon bereit. Auffallend sind z. B. die Tunnelportale (Busch) in den Regalen der Händler. Fraglich ist, ob eingleisige IC-Tunnelportale beim Vorbild anzutreffen sind. Zweigleisige Portale bilden ihre Originale gelungen ab. Die Verwendung von industriellen Gleisen mit Schotterbettung erscheint akzeptabel, wenn ein entsprechendes Planum angelegt wird. Bei Weichen muß ein Kompromiß eingegangen werden. Die speziellen Weichen für Hochgeschwindigkeitsstrecken mit beweglichem Herzstück gibt es für Modelleisenbahner noch nicht. Sicherungstechnische Anlagen und aufwendige Viadukte fordern alle Künste des Modellbauers heraus. Für die Oberleitungsinstallation gibt es aber gute Voraussetzungen. Maste für Schnellfahrstrecken und alles, was für's Tragwerk benötigt wird, sind im Angebot (Sommerfeld).

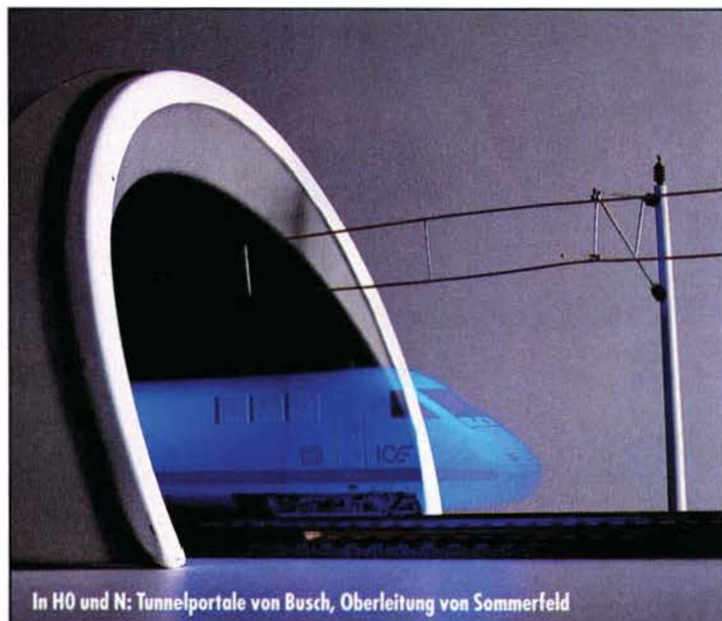
IC-Zugbildung

Auch die Fahrzeughersteller sind auf Draht. Um nur einige Beispiele zu nennen: für die Spurweite H0 gibt es den ICExperimental von Märklin und Fleischmann. Ab Sommer '91 kann mit einem ICExpress von Trix in N gerechnet werden. Auch den Z-Fans bleibt der »Experimental« von Märklin nicht vorenthalten. Doch nicht nur die neuen Triebzüge werden im IC-Verkehr eingesetzt, genauso kann eine Lok der BR 103 (DB) zusammen mit InterCity-Großraumwagen (z. B. Apmz 123, Bpmz 293.3) ihren Dienst versehen. Wer lieber Epoche III-Fahrzeuge einsetzen will, kommt ebenfalls zu seinem Recht. Das IC-Reisewagenprogramm der Hersteller ist vielfältig.

InterCity-Äquivalente

Auf einer Modellbahnanlage der sechziger Jahre wäre auch der TEE-Triebzug VT 11.5 (Roco) denkbar. Besonders ausgefallen dürfte sein Einsatz in der Gegenwart sein: ein 601-Triebzug fuhr im Herbst/Winter 1990/91 auf der Relation Berlin-Hamburg mit dem DR-Logo (Roco). Für den IC-ähnlichen Städteschnellverkehr (SSV) der DR gibt es genügend Wagenmodelle. Die Lokbespannung beispielsweise mit einer BR 130/132 (DR) (Piko, BTTB, Trix) wäre vorbildgerecht. Ellokfahrer wünschen sich aber auch die Modelle der Baureihen 243 und 250 (bei BTTB im Programm) für ihren SSV. Ebenfalls fehlt der VT 18 (Bauart Görlitz) auf den Modellbahnanlagen der zahlreichen DR-Freunde – eine Herausforderung der Industrie.

Rainer Ippen



In H0 und N: Tunnelportale von Busch, Oberleitung von Sommerfeld

DR-Lok bis Hannover und Prag

Geänderte Lokomotiv- und Wagenläufe ab 2. Juni

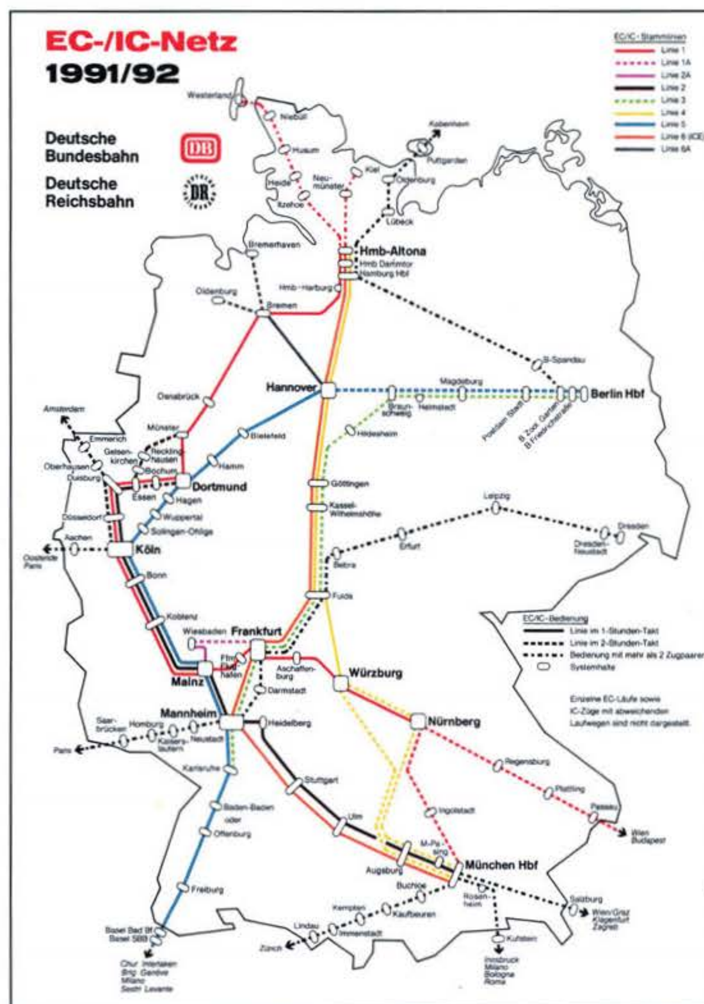


IC 154 vor der Abfahrt in Leipzig Hbf *Foto: Hahn*

Mit dem Wechsel zum Jahresfahrplan 1991/92 ändert sich bei der DR eine Vielzahl von Umläufen. Herausragend sind dabei der planmäßige Einsatz der BR 230 zwischen Berlin und Prag, das teilweise weite Hineinfahren der BR 132 in das Netz der DB und der Einsatz von 152 neuen Wagen im schnellfahrenden Reisezugnetz.

Im grenzüberschreitenden Verkehr zur ČSD fährt die Zweisystemlokomotive der BR 230 von Berlin oder Leipzig über Dresden mindestens bis Děčin, häufig darüber hinaus, in einigen Fällen sogar bis Prag durch. Wenige Leistungen müssen weiterhin an der Grenze umgespannt werden, weil die derzeit vorhandenen 20 Lokomotiven dieser Baureihe nicht ausreichen. Dennoch bleibt eine Premiere: Die Reichsbahn setzt erstmalig elektrische Mehrsystemlokomotiven planmäßig ein.

Im Verkehr mit der DB gibt es vor allem durch den starken Ausbau des IC- und IR-Verkehrs große Veränderungen. So werden alle IC



zwischen Berlin und Hamburg durchgehend mit DR-Lokomotiven der BR 132 bespannt. Auf der Strecke Berlin – Hannover wird vom Juni an wie bisher in Helmstedt und neu in Braunschweig umgespannt. Über Oebisfelde gelangt die BR 132 sogar bis nach Hannover. Noch tiefer in das Bundesbahnnetz geht es über den ehemaligen Grenzübergang Gutenfürst: DR-Lokomotiven bleiben bis Regensburg (194 km!) vor bestimmten Zügen. Im Interesse des ökonomischen Lokumlaufes werden die Lokomotiven der BR 132 des Bw Reichenbach (Vogtl.) im Wechsel mit Führern des Bw Hof gefahren, im Gegenzug sitzen DR-Lokführer auf DB-Maschinen der BR 218. Das gab es teilweise schon im jetzigen Fahrplanabschnitt, die Zusammenarbeit wird jedoch verstärkt, weil auch das Verkehrsaufkommen auf dieser Strecke wächst.

Im Verkehr zwischen Nürnberg/München und Leipzig fahren seit Juni von Probstzella bis Leipzig und zurück Diesellokomotiven durch. Das Umspannen in Camburg entfällt, um Reisezeit zu sparen. Gewechselt werden die Lokomotiven dagegen wieder in Erfurt für die Züge Berlin – Bebra.

Alle für den IC- und IR-Verkehr eingesetzten Maschinen der BR 132 haben in den vergangenen Wochen eine Kompensationseinrichtung erhalten, so daß es keine Probleme mit der Stromversorgung der Speisewagen mehr gibt. In der Vergangenheit mußte bei der DR häufig auf die BR 119 zurückgegriffen werden.

Auch im Binnenverkehr der DR wird die Trennung von Lokomotive und Personal verstärkt, um Reisezeit zu sparen und wirtschaftliche Effekte zu erhöhen. Zwischen Dresden/Leipzig und Stralsund/Rostock ist ein Lokwechsel die große Ausnahme.

Die Reichsbahn fährt wieder stärker in gemischten Plänen. Weil sich die Pünktlichkeit durch die geringere Streckenbelegung u. a. in letzter Zeit deutlich verbessert hat, können Lokomotiven ohne Risiko von Güter- auf Reisezüge und umgekehrt übergehen.

Neu ist der Einsatz von elektrischen Lokomotiven zwischen Rostock und Stralsund seit Mai; die Abschnitte Riesa – Döbeln und Halle – Eisleben haben vorerst für den elektrischen Betrieb nicht die große Bedeutung. Vollständig auf den Ellokeinsatz umgestellt wird mit dem Fahrplanwechsel die

Die InterCity-Züge im Verkehr DR – DB

InterCity-Linie 3 Berlin – Kassel – Karlsruhe

Halte in: Berlin Hbf, Zoo, Potsdam Stadt, Magdeburg, Braunschweig, Hildesheim, Göttingen, Kassel, Fulda, Frankfurt (Main), Mannheim, Karlsruhe.
Fahrzeit: 8 h 5 min (785 km)

Züge:	IC 171/170	Berlin Hbf (05.26)	Karlsruhe (13.23)
	'Andreas Schlüter'	Karlsruhe (16.35)	Berlin Hbf (00.27)
	IC 173/172	Berlin Hbf (07.18)	Karlsruhe (15.23)
	'Walter Gropius'	Karlsruhe (14.35)	Berlin Hbf (22.27)
	IC 175/174	Berlin Hbf (09.18)	Karlsruhe (17.23)
	'Havelland'	Karlsruhe (12.35)	Berlin Hbf (20.27)
	EC 73/72	Berlin Hbf (11.18)	Zürich (22. 23)
	'Otto Lilienthal'	Zürich (07.37)	Berlin Hbf (18.27)
	IC 177/176	Berlin Hbf (15.18)	Karlsruhe (23.26)
	'Ricarda Huch	Karlsruhe (06.27)	Berlin Hbf (14.27)
	IC 179/178	Berlin Hbf (17.18)	Frankfurt (Main) (23.59)
	'Bettina von Arnim'	Frankfurt (Main) (06.00)	Berlin Hbf (12.27)

InterCity-Linie 5 Berlin – Hannover – Köln – Basel

Halte in: Berlin Hbf, Zoo, Potsdam Stadt, Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Dortmund, Düsseldorf, Köln, Bonn, Wiesbaden, Mannheim, Karlsruhe, Basel SBB.
Fahrzeit: 12 h 4 min (1110 km)

Züge:	EC 107/108 'Montblanc'	Berlin Hbf (05.36)	Genf (20.55)
	EC 108 'Thunersee'	Interlaken (06.39)	Berlin Hbf (21.17)
	IC 501 'Heinrich der Löwe'	Berlin Hbf (06.41)	Basel (18.45)
	EC 102 'Rätia'	Genf (09.07)	Berlin Hbf (23.17)
	IC 601 'Rheinland'	Berlin Hbf (08.41)	Basel (20.45)
	IC 908 'Mark Brandenbg.'	Hannover (05.49)	Berlin Hbf (10.27)
	IC 603/602	Berlin Hbf (10.41)	Basel (22.45)
	'Kaiserstuhl'	Basel (07.15)	Berlin Hbf (19.17)
	IC 605/604	BerlinHbf (12.41)	Karlsruhe (22.58)
	'Stolzenfels'	Karlsruhe (06.59)	Berlin Hbf (17.17)
	IC 607/606	Berlin Hbf (14.41)	Wiesbaden (23.44)
	'Adolph von Menzel'	Wiesbaden (06.16)	Berlin Hbf (15.17)
	IC 609/608	Berlin Hbf (16.41)	Köln (23.50)
	'Beethoven'	Bonn (05.45)	Berlin Hbf (13.17)

InterCity-Strecke Berlin – Hamburg

Halte in: Berlin Hbf, Zoo, Spandau, Hamburg Hbf, Dammtor, Altona.
Fahrzeit: 4 h 3 min (291 km)

Züge:	IC 130/139	Berlin Hbf (05.46)	Hamburg Hbf (09.43)
	'Max Liebermann'	Hamburg Altona (18.58)	Berlin Hbf (22.52)
	IC 132/135	Berlin Hbf (08.08)	Westerland (15.10)
	'Emil Nolde'	Westerland (10.58)	Berlin Hbf (18.02)
	IC 134/133	Berlin Hbf (12.31)	Hamburg Altona (16.34)
	'Karl Friedrich Schinkel'	Hamburg Hbf (10.33)	Berlin Hbf (14.37)
	IC 138/131	Berlin Hbf (18.21)	Hamburg Altona (22.14)
	'Theodor Fontane'	Hamburg Altona (06.08)	Berlin Hbf (10.07)

InterCity-Strecke Köln – Hamburg – Stralsund

Halte in: Köln, Düsseldorf, Bremen, Hamburg Hbf, Lübeck, Rostock, Stralsund (vom 28. Juni bis 31. August bis Binz)
Fahrzeit: 7 h 36 min (730 km)

Züge:	IC 533/532	Köln Hbf (06.16)	Stralsund (13.52)
	'Rügen'	Stralsund (11.19)	Köln (19.21)

EuroCity-Strecke Dresden – Frankfurt (Main) – Paris

Halte in: Dresden Hbf, Leipzig, Erfurt, Bebra, Frankfurt (Main), Saarbrücken, Metz, Paris Est
Fahrzeit: 13 h 28 min (bis Frankfurt (Main) 7 h 3 min) (1138 km)

Züge:	EC 54/55	Leipzig (05.28)	Paris (17.09)
	'Gustave Eiffel'	Paris (13.03)	Leipzig (00.32)
	EC 56/57	Dresden Hbf (07.33)	Paris (21.01)
	'Heinrich Heine'	Paris (09.00)	Dresden Hbf (22.20)
	IC 156/157	Leipzig (15.33)	Saarbrücken (23.07)
	'Georg Philipp Telemann'	Saarbrücken (06.52)	Leipzig (14.29)
	IC 154/155	Dresden Hbf (16.03)	Frankfurt (Main) (23.06)
	'Johann Sebastian Bach'	Frankfurt (Main) (06.25)	Dresden Hbf (13.29)

Strecke Berlin – Frankfurt (Oder). Bisher verkehrten hier noch planmäßig Diesellokomotiven.
Insgesamt ist der Triebfahrzeugbedarf bei der DR stark rückläufig: Waren zum internen Fahrplanwechsel im September 1990 500 Maschinen wegen zu geringer Leistungen überzählig, so sind jetzt noch einmal 500 hinzugekommen. Betroffen sind elektrische- und Diesellokomotiven gleichermaßen. Auch müssen die Personale mit einer Vielzahl von Abweichungen rechnen, weil im Güterverkehr die Verkehrstagsregelung stark zunimmt. Die unkontinuierliche Arbeit in der Wirtschaft führt schon heute zum Schließen von Rangierbahnhöfen über das Wochenende. Die Verkehrstagsregelung im Personenverkehr ist dagegen im Vergleich zu früher rückläufig. Weil weniger Urlauber an die Ostseeküste reisen, verkehren weniger Saisonzüge.
Hinsichtlich der Reisezugwagen kann der Fahrgast seit Juni in einem bereinigten und teilweise erneuerten Park mit höherem Komfort fahren. Alle IC- und IR-Züge verkehren mit Wagen der DB. Die DR erhält für ihr schnellfahrendes Netz 40 neue Amz-Wagen aus dem Waggonbau Bautzen und 112 Bmz-Wagen aus dem Raw Halberstadt, die sämtlich für 200 km/h zugelassen sind. Sie werden schrittweise ausgeliefert (siehe auch MEB 5/91). Weiter sind 189 ABm-, 151 Am-, 599 Bm- und 799 Bmh-Wagen eingesetzt. Der Park für das schnellfahrende Netz wird mit 40 Bcm-, 46 Bc-, 61 BDmsb (für Rollstühle) sowie 203 A-, B- und AB-Wagen älterer Bauarten aufgestockt. Die DR zieht aus dem schnellfahrenden Netz grundsätzlich alle Bghw-Wagen (am 1. Januar 1991 noch 2 600 Stück) und sämtliche modernisierten Wagen der Typen Bg, Ag und Abg (1. Januar 1991: 285 Stück) zurück. Die modernisierten Wagen verkehren vorerst in Nahverkehrs- und Vorortzügen. Endgültig ausgedient haben dagegen die 68 Bghu-Wagen (alte LOWA-Wagen), die mitunter noch in Magdeburger S-Bahn-Zügen anzutreffen waren. Die Ausmusterung bereitet keine Schwierigkeiten. Zwar ist die Anzahl der dem Personenverkehr dienenden Züge seit 1989 nicht zurückgegangen, jedoch sank die durchschnittliche Wagenzahl je Zug durch die Verkehrsflaute beträchtlich. Wurden früher durchschnittlich 14 Wagen zu einem Zug zusammengestellt, so genügen heute neun.

Fred Hafner

Europas erstes elektrisch betriebenes Straßenbahnnetz

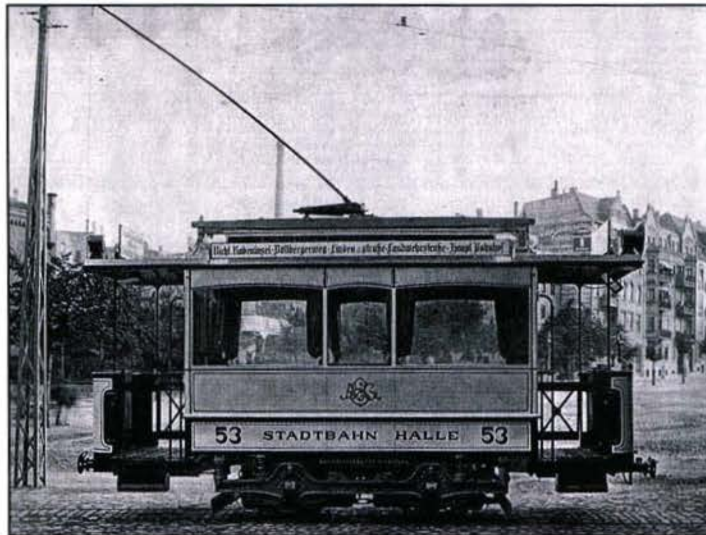
Die Stadtbahn Halle

ist 100 Jahre alt

Vor 100 Jahren begann der Siegeszug eines neuen innerstädtischen Verkehrsmittels, der elektrischen Straßenbahn. Halle an der Saale kann für sich in Anspruch nehmen, seit dem 22. Juni 1891 das erste elektrisch betriebene Straßenbahnnetz in Europa zu besitzen. Anlaß genug, aus den Anfangsjahren dieser Bahn zu berichten.

Die Vorgeschichte

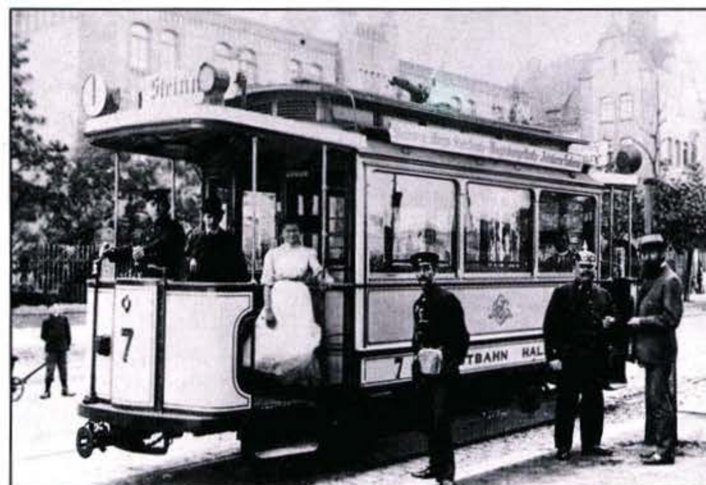
Bis 1891 existierten nur kurzzeitige Versuchsbetriebe, wie in Bremen, oder Bahnen mit anderen Stromzuführungssystemen. Langwierig war der Weg von der Idee bis zur Praxis. Nachdem Thomas Davenport aus den USA 1835 erstmals ein elektrisch angetriebenes Modellfahrzeug vorführte, folgten in den nächsten Jahren weniger erfolgreiche Experimente.
Werner v. Siemens gelang nach der Entdeckung des elektrodynamischen Prinzips (1866) auf der Berliner Gewerbeausstellung 1879 die Demonstration der ersten brauchbaren Lokomotive. Dem folgte 1881 die erste elektrische Straßenbahn in Lichterfelde. Bei dieser Bahn diente jedoch eine Schiene als Plus-, die andere als Minuspol. Somit fehlte noch immer die entscheidende praktische Erfindung. Diese sollte 1887 F. Julian Sprague in den USA gelingen. Er entwickelte den umlegbaren Stangenstromabnehmer mit Rolle, den Schleifring-Walzenfahrschalter und den Tatzlagermotor. Im selben Jahr eröffnete er in Richmond (USA) das erste moderne Straßenbahnnetz der Welt. Nun ging es zügig voran. Die AEG erwarb die Lizenzrechte und verschickte an mehrere Betriebe eine Offerte zum Bau einer elektrischen Straßenbahn. Der Weitsicht Hallenser Kommunalpolitiker, wie dem Oberbürgermeister Staude und dem Dezernent v. Holly, war es zu verdanken, daß Halle als



Tw 53, Baujahr 1898, mit drei seitlichen Fenstern; die elektrische Ausrüstung entspricht der von 1891.



Tw 1 auf dem Markt im Jahre 1891



Tw 7 entstand 1908 bei Falkenried in Hamburg; drei gleichgroße Fenster stellten eine Modernisierung gegenüber der 1898 gelieferten Variante dar.

zunächst einzige Stadt auf das verlockende Angebot einging.

Die Pferdebahn

Im Herbst 1889 nahm als zweite Hallenser Straßenbahn, die »Stadtbahn Halle«, ihren Betrieb auf. Sie verkehrte auf den eingleisigen Linien Bahnhof – Walhalla – Markt – Franckeplatz – Rannischer Platz und Bahnhof – Franckeplatz – Markt – Mansfelder Str. – Schifferbrücke. Eine dritte Linie vom Leipziger Platz zur Schmiedestraße folgte im Juli 1890. Das Depot wurde am Roßplatz errichtet.
Im übrigen wurde in Halle bereits vor über 100 Jahren der Begriff Stadtbahn für eine Straßenbahn verwendet. Er ist also keine Wortprägung der Jetztzeit.
Im Mai 1890 kam es zum Abschluß eines Vertrages zwischen der AEG und der Stadt Halle über die Elektrifizierung der Stadtbahn. Die Reichspost versuchte diese Entwicklung aufzuhalten. Sie befürchtete eine Beeinflussung der damals noch oberirdisch verlegten Telefonleitungen. Durch Order der Kaiserlichen Telegraphenverwaltung in Berlin konnte dieser Streit schnell beigelegt werden.

Die AEG-Stadtbahn

Noch 1890 erwarb die AEG die Stadtbahn, die fortan als „AEG Stadtbahn Halle" firmierte. Das vorhandene Depot wurde umgebaut. Aus den Bauakten kann aber geschlußfolgert werden, daß schon 1889 die Einführung des elektrischen Betriebes geplant war. So konnte ein Pferdestall mühelos ein Kraftwerk zur Stromversorgung aufnehmen. Am 24. April 1891 verkehrte dann nach vorausgegangenen Probefahrten die erste Linie als „Elektrische". Am 22. Juni 1891 rollte kein Pferdebahnwagen mehr, und die letzten Pferde wurden am 30. Juni 1891 versteigert. Die Wagen fuhren zunächst im 6-Minuten-Takt und erreichten eine Reisegeschwindigkeit von 9 km/h. Welches unternehmerische Risiko, aber auch Wagnis seitens der Stadt damit verbunden war, können wir heute nur erahnen. Die



1913 kam dann die vierfenstrige Version hinzu. An der Seite deutlich zu sehen: das AEG-Firmensymbol!



Nach der Jahrhundertwende ein Blick auf die Endstelle am Hauptbahnhof von Halle. Der Pferdebahnbetrieb gehörte der Vergangenheit an.



Nach 100 Jahren: Tw 1151 mit neuem Innenleben als Prototyp



Tw 4 ist eine besondere Rarität. Er entstand aus verschiedensten Einzelteilen als Freizeitarbeit der halleschen Nahverkehrsfreunde und wurde erst im April 1991 fertiggestellt.

Nutzung der Elektrizität für Licht oder zum Antrieb von Maschinen für gewerbliche Zwecke war damals kaum bekannt.
In den folgenden Jahren wurde die Stadtbahn kontinuierlich ausgebaut. Das Streckennetz wuchs von 7,74 km auf 17,3 km, und die Zahl der beförderten Personen stieg von 2,7 Mill. pro Jahr auf 19,9 Mill. im Jahre 1917. Im Norden der Stadt wurde 1901 der Bahnhof Trotha erreicht. Der südlichste Endpunkt war ab 1900 die Artilleriekaserne. Im Südwesten wurde 1898 Böllberg und im Osten 1906 das Gebiet um den neu entstandenen Schlachthof erschlossen. Auf dem Bahnhofsvorplatz nahmen fast alle Linien ihren Anfang. Die Stadtbahn Halle besaß übrigens Modellcharakter. Abordnungen anderer Verkehrsbetriebe Europas besuchten Halle, und vielfach führten diese Studienfahrten dann zur Anlage von elektrischen Bahnbetrieben. Bis 1907 wurde das Fahrgeld in einen Zahlkasten geworfen. Erst danach gab es Schaffner. Nach zweijährigen Verhandlungen wurde die Stadtbahn im Jahre 1917 für 4,9 Mill. Mark von der Stadtgemeinde gekauft und mit der Städtischen Straßenbahn Halle vereinigt.

Der Wagenpark

Für den Fahrbetrieb standen zunächst 25 Triebwagen zur Verfügung. Die Wagenkästen hatte die Firma Herbrand & Co. in Köln, die elektrische Ausrüstung die AEG geliefert. Es handelte sich damals um einen Einheitstyp, der in fast allen AEG bzw. UEG-Betrieben eingesetzt wurde. Insgesamt existierten 1 200 Fahrzeuge für europäische Verkehrsbetriebe. Die Triebwagen hatten eine Masse von 5,5 t, verfügten über 18 Sitz- und 12 Stehplätze. Die 6,5 m langen Wagen erhielten fünf herablaßbare Fenster. An deren Stelle konnten auch hölzerne Jalousien hochgezogen werden. Der Achsabstand betrug 1,5 m. Zweipolige Reihenschlußmotoren sorgten für die Fortbewegung der Triebwagen. 1898 hatte die Gesellschaft 58 Wagen dieses Typs. Der Einsatz dieser Serie endete 1916; einige bekamen noch ein Gnadenbrot als Beiwagen. Im Jahre 1908 erhielt die Stadtbahn 34 neue Triebwagen mit drei eckigen, gleichgroßen Fenstern. Die 7,7 m langen Wagen waren bereits mit einer elektrischen Bremse als Betriebsbremse ausgerüstet. In den Jahren 1912/13 wurden schließlich 9,8 m lange, vierfenstrige Triebwagen, nochmals von Herbrand & Co. in Köln, geliefert.
Von den 20 Pferdebahnwagen nutzte man bis 1908 13 weiter als Beiwagen. 1897 baute bereits Lindner in Ammendorf 14 neue Beiwagen. Nach 1901 entstanden Beiwagen ausschließlich aus älteren Triebwagen.

Die weitere Entwicklung

Über die Straßenbahn in Halle und die Merseburger Überlandbahnen berichtete „me" in den Heften 10/82 sowie 11 und 12/84 ausführlich. Wer sich für die weitere Entwicklung bis zur Gegenwart interessiert, sollte nicht nur das auf Seite 57 vorgestellte Buch lesen, sondern unbedingt die Ausstellung im Museum der Stadt Halle in der Lerchenfeldstraße besuchen (Eintritt 1 DM). Sie ist noch bis zum 7. Juli 1991 geöffnet. Am 22. Juni 1991 findet im Betriebshof Seebener Straße eine Fahrzeugschau statt (Eintritt 1 DM), und am 29. Juni 1991 ab 10 Uhr gibt es einen großen Fahrzeugkorso ab Betriebshof Freiimfelder Straße.

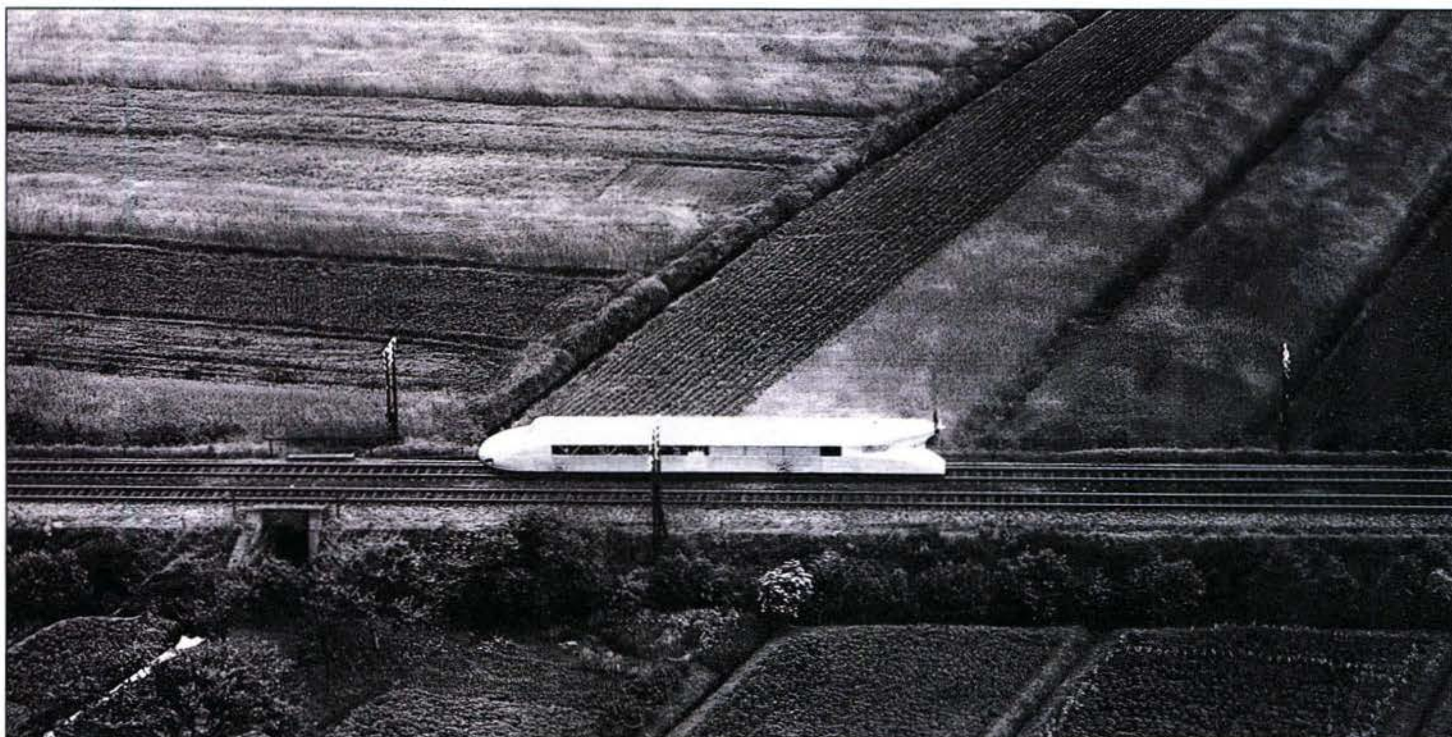
Egbert Kluge, Halle (Saale)

Fotos: Archiv HAVAG (1 bis 5); AEG/Gast (6); E. Kluge, Halle (7)

Die Weltrekordfahrt von 1931 und ihre Folgen

Der »Schienenzeppelin«

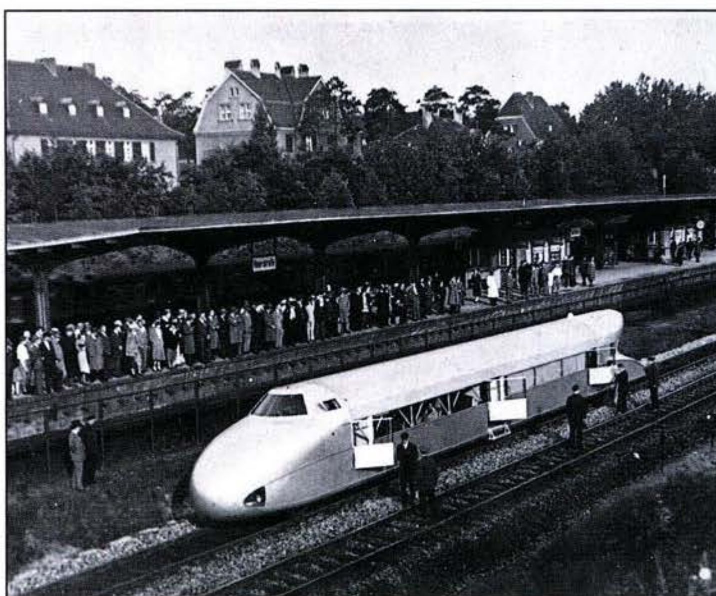
Wenn die Deutsche Bundesbahn in diesen Tagen mit ihren ICE-Triebzügen ein neues Kapitel des Schienenschnellverkehrs beginnt, dann lohnt der Rückblick auf die vielfältigen Versuche der Vergangenheit, das Tempo bei der Eisenbahn zu steigern. Ein besonders spektakulärer Versuch wurde genau vor sechzig Jahren mit dem Propellerwagen von Franz Kruckenberg unternommen, der am 21. Juni 1931 auf der Strecke von Hamburg nach Berlin die sagenhafte Geschwindigkeit von 230 km/h erreichte.



Flugzeuge begleiteten den »Schienenzeppelin« bei der Überführung von Hannover nach Hamburg am Tag vor der Rekordfahrt vom 21. Juni 1931.

Der »Schienenzeppelin« ist von der privaten Flugbahn-Gesellschaft in gemieteten Räumen des Ausbesserungswerkes Leinhausen bei Hannover mit Unterstützung der alten Deutschen Reichsbahn gebaut worden. Ein Stahlrohrwagenkasten, mit Blech und Leinwand in Stromlinienform verkleidet, ruhte auf zwei Lenkachsen; der Antrieb von einem BMW-Flugmotor mit 600 PS Leistung erfolgte in revolutionärer Weise mittels einer hölzernen Luftschraube im Wagenheck. Damals waren geeignete Kraftübertragungsanlagen für schnelle Schienenfahrzeuge noch nicht verfügbar. Franz Kruckenberg (1882 – 1965) kam aus dem Luftschiffbau und hatte nach dem Ersten Weltkrieg mit dem Plan einer Hängeschnellbahn mit Propeller bereits für Aufsehen gesorgt. Auch einige andere Ingenieure hatten sich zuvor schon mit dem Propellerantrieb beschäftigt, so Otto Steinitz im Jahre 1919 und die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt ab 1916, doch waren diese Versuchsfahrzeuge viel zu schwer gewesen.
Kruckenbergs Leichtbauwagen war 25,85 m lang und wog leer nur 18,6 t, hatte also ein viel günstigeres Leistungsgewicht als seine Vorläufer. Die ersten Probefahrten mit dem »Schienenzeppelin« wurden im September 1930 auf der Strecke zwischen Hannover und Burgwedel unternommen, einem damals noch nicht fertiggestellten Stumpf der »Hasenbahn« von Hannover nach Celle. Mehr als 180 km/h wurden dabei erreicht, im Mai 1931 hat er zwischen Plockhorst und Lehrte sogar 205 km/h Höchstgeschwindigkeit erzielt. Damit war der Propellerwagen aber noch nicht vollständig ausgefahren, und so wurde nach langwieriger Abstimmung mit der Reichsbahn eine Schnellfahrt von Bergedorf (bei Hamburg) nach Spandau (vor Berlin) angesetzt.
Diese Route entsprach den Wünschen Kruckenbergs, der die Versuche in eine praktisch nutzbare Richtung lenken wollte, und den Vorstellungen des Reichsbahn-Generaldirektors Dorpmüller, der zwischen den beiden Großstädten die beste Einsatzmöglichkeit für einen neuen Schnellverkehr sah. Bei dieser Schnellfahrt am Sonntagmorgen des 21. Juni 1931 wurde zwischen Karstädt und Dargenthin an der Hamburger Bahn ein Spitzentempo von 230 km/h gefahren; das war Schienen-Weltrekord.
An der Strecke standen damals viele Reporter und Schaulustige, auch ein Kameramann folgte ihm in einem Flugzeug. Filme und Fotos berichten von der strahlenden Ankunft Kruckenbergs und seiner Mitfahrer auf dem Hauptbahnhof von Spandau. Anschließend wurde der »Schienenzepp« bis zum 25. Juni 1931 auf dem Berliner Bahnhof Stadion-Rennbahn Grunewald zur Besichtigung für Fachleute und das allgemeine Publikum ausgestellt. Viele Amateurfotos von technikbegeisterten Berlinern sind bei diesem Rummel entstanden.
Auf die Rekordfahrt des Propellerwagens folgte seine große Deutschlandfahrt, die ihn am Freitag, dem 26. Juni 1931, von Berlin nach Düsseldorf führte. Um den Betrieb nicht zu sehr zu stören, rollte er über Potsdam, Brandenburg, Magdeburg, Salzgitter-Bad, Seesen, Kreiensen, Holzminden, Ottbergen, Altenbeken, Pader-

born, Lippstadt, Soest, Unna, Hagen, Elberfeld und Barmen an den Rhein. Zwei Tage darauf, am Sonntag, kehrte er über Duisburg, Dortmund, Hamm, Bielefeld und Minden wieder nach Hannover zurück. Eine anschließend geplante internationale Reise von Berlin über Hannover nach Rotterdam kam nicht mehr zustande.
Dann wurde es still um den »Schienenzeppelin«, zumal die Reichsbahn mit dem eigenen Diesel-Schnelltriebwagen beschäftigt war, der ab 15. Mai 1933 als »Fliegender Hamburger« zwischen Berlin Lehrter Bahnhof und Altona in den Betrieb gegangen ist. Die Probefahrten mit diesem Wagen hatten Ende 1932 begonnen. Dieser relativ schwere Wagen hatte zwei Maybach-Motoren zu jeweils 410 PS Leistung und war mit elektrischer Kraftübertragung ausgerüstet. Er war für 160 km/h Höchstgeschwindigkeit ausgelegt. Seine stabile Bauart und seine große Zuverlässigkeit setzten die Schnelltriebwagen-Idee bei der Reichsbahn durch, und ab 1935 wurde das bekannte SVT-Netz eingeführt. Franz Kruckenberg war aber weiterhin mit Entwicklungen für die Deutsche Reichsbahn beschäftigt, an denen auch der »Schienenzepp« beteiligt war.
Die elektrische Kraftübertragung im Triebwagen mit dem Dieselmotor, dem Generator und den Fahrmotoren war eine sehr schwere Konstruktion. Damals war im Maschienbau aber auch die hydraulische Kraftübertragung nach Professor Föttinger im Gespräch, die leicht und robust zu sein versprach. Um diese Ideen praktisch zu überprüfen, wurde Kruckenbergs »Schienenzepp« mit einem neuen Kopfteil versehen: Nun saß der BMW-Flugmotor vorn in einem geräumigen Vorbau und trieb über eine Kardanwelle und hydraulische Wandler ein neues zweiachsiges Drehgestell an. Der Propeller war abgebaut. Die neue Führerkanzel ist leicht an dem Abgaskamin in der Mitte der Frontscheibe zu erkennen.
Obwohl diese Version des »Schienenzeppelins« bereits im November 1932 vorführbereit in Leinhausen gestanden hatte, wurde sie erst am 27. März 1933 von Hannover über Stendal und Staaken zum Lehrter Bahnhof in Berlin geholt. Am 4., 6. und 8. April 1933 folgten Probefahrten jeweils einmal nach Hamburg und zurück, am 11. April auch in Gegenwart von Julius Dörpmüller. Als Folge dieser Besichtigung erhielt Kruckenberg den Auftrag zur Entwicklung des legendären dreiteiligen Schnelltriebwagens SVT 137 155 mit dem neuen hydraulischen Antrieb und anderen Besonderheiten. Für den Bau dieses »Fliegenden Silberlings« konnte die Firma Westwaggon in Köln gewonnen werden. Leider ist er vor dem Krieg über Versuchsfahrten nicht hinausgekommen; er hat nach 1945 noch lange Zeit im Ausbesserungswerk Wittenberge herumgestanden. Vielleicht tauchen von diesem Sonderling im Fahrzeugbestand der Reichsbahn jetzt noch Bilder auf?
Der »Schienenzeppelin« ohne Luftschraube hatte damit seine Aufgabe als Erprobungsträger für das hydraulische Getriebe erfüllt und geriet bald in Vergessenheit. Im Zusammenhang mit der Hundertjahrfeier der Eisenbahn ließ das Reichsbahn-Zentralamt Berlin 1935 aber prüfen, ob er in der ursprünglichen Form mit der Luftschraube am Heck für ein technisches Museum in Berlin oder München wiederhergerichtet werden könnte. Die alte Reichsbahn hatte den »Schienenzepp« im November 1934 von Kruckenbergs Gesellschaft gekauft, ihn bisher aber weder für Experimente noch als Salontriebwagen eingesetzt. Unglücklicherweise wurde der Rückbau zum Museumsstück als zu teuer verworfen. Zu einem nicht mehr feststellbaren Zeitpunkt ist er von Hannover nach Berlin übergeführt und im Bahnbetriebswerk Tempelhof Rbf abgestellt worden. Am 21. März 1939 verfügte das Reichsverkehrsministerium seine Zerlegung, die im benachbarten Ausbesserungswerk Tempelhof vorgenommen worden ist.
Bestandteile des eigenartigen Gefährts sind dabei nicht sichergestellt worden. Die Stahlrohre, Stoffbahnen und Holztüren gaben dafür auch wenig her und befanden sich auch schon in sehr schlechtem Zustand; Flugmotor und Getriebe waren verbraucht. Doch vielleicht steht irgendwo in einer Wohnung von Hannover oder Berlin – unerkannt – noch einer von den bemerkenswert modernen, schön gestalteten Stahlrohrstühlen aus dem Fahrgastraum des »Schienenzeppelins« und wartet auf seine Wiederentdeckung? Ein alter Mitarbeiter Kruckenbergs erzählte noch vor einigen Jahren, der Chef habe beim Rückblick auf sein Lebenswerk im Eisenbahn-Schnellverkehr scherzhaft geklagt, diese Sessel im Bauhaus-Stil hätte er in Serie fabrizieren sollen, dann wäre seine wirtschaftliche Situation viel rosiger gewesen. *Alfred Gottwaldt, Berlin*



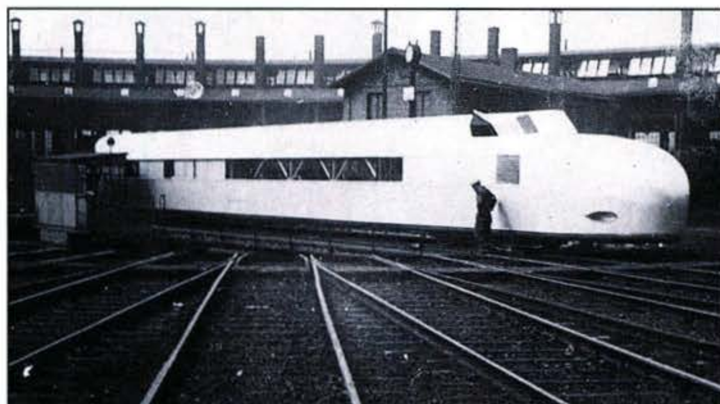
Nach seiner Ankunft in Berlin wurde der Propellerwagen am 21. Juni 1931 für kurze Zeit auf dem Bahnhof Heerstraße abgestellt.

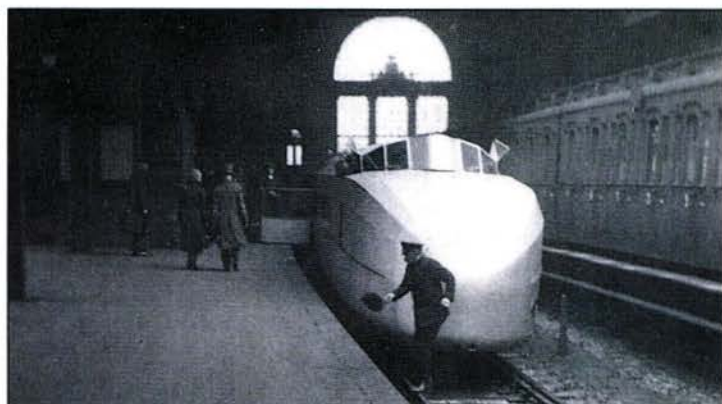


Der Ingenieur Franz Kruckenberg vor dem Propeller seines Schnellbahnwagens von 1931.



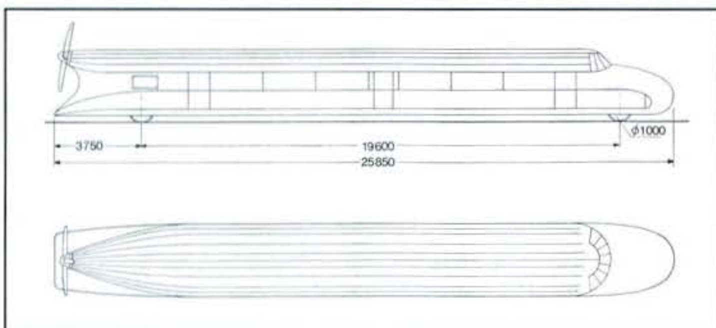
Großer Besucherandrang auf dem Berliner Bahnhof Stadion-Rennbahn Grunewald, wo der Kruckenberg-Propellerwagen vom 21. bis 25. Juni 1931 aufgestellt war.



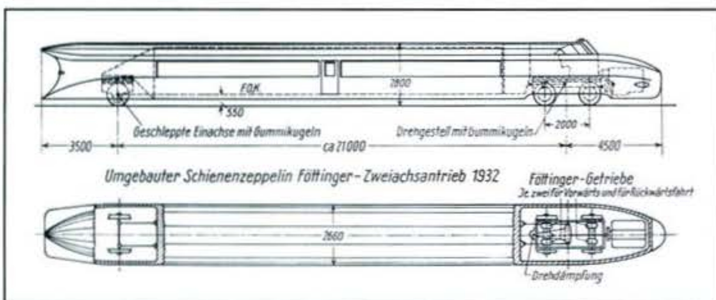


Der umgebaute »Schienenzepp« auf dem Lehrter Bahnhof von Berlin, aufgenommen vor den Probefahrten nach Hamburg im April 1932.

Auf der Drehscheibe im Betriebswerk Berlin Lehrter Bahnhof: der umgebaute Kruckenberg-Wagen am 11. April 1932.



Übersicht des »Schienenzeppelins« von Kruckenberg.



Der umgebaute »Schienenzeppelin« von 1931. Vorn hat er ein neues zweiachsiges Drehgestell mit hydraulischen Föttinger-Getrieben erhalten, der Propeller ist abgebaut worden.



Die moderne Einrichtung im Fahrgastraum des »Schienenzeppelins« von 1931.

Erinnerung an die Pferdebahn



Das Gebäude der ersten Pferdebahn in Bratislava aus dem Jahre 1840 sollte vor einiger Zeit abgetragen werden.
Dank einer Bürgerinitiative kam es nicht dazu. Dieses Stück Geschichte wurde inzwischen restauriert und dabei in den Ursprungszustand zurückversetzt. Das Foto entstand im November 1990, kurz bevor die letzten Arbeiten vollendet wurden. Nunmehr wird die einstige Pferdebahn Bratislava – Trava – Sered stets in Erinnerung bleiben.

Text und Foto: D. Selecky, Bratislava

Schon historisch ...

ist diese Aufnahme vom Meridian aus Berlin-Lichtenberg in Richtung Budapest auf der zweigleisigen Brücke über die Donau bei Bratislava.
Seit dem Fahrplanwechsel 1991 ist diese Strecke in Richtung Ungarn bis Rajka voll elektrifiziert, und Dieselloks sind hier nur noch ausnahmsweise zu sehen.

Text und Fotos: D. Selecky, Bratislava



Europäische Konferenz der Museums-Eisenbahnen

Der Dachverband der britischen Museums-Eisenbahnen und Historischen Züge (ARPS) wird auf Einladung des Deutschen Eisenbahn-Vereins e.V. die zweite Europäische Konferenz der Museums-Eisenbahnen am 6. Juli 1991 in Hameln veranstalten. Geplant ist dabei die Gründung eines Dachverbandes der europäischen Museums-Eisenbahnen zur Vertretung der Interessen oberhalb der nationalen Ebene in einem sich einigenden Europa. Ein Mitglied des Europäischen Parlamentes sowie ein bereits in Brüssel ehrenamtlich tätiger Lobbyist eines anderen Dachverbandes sind eingeladen.

ARPS European Coordinator Livius J. Kooy

Neue Liniennummern im Großraum Berlin

Seit dem 2. Juni 1991 müssen die Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel in und um Berlin mit einer Vielzahl von neuen Linienbezeichnungen zurechtkommen. Die größten Veränderungen gibt's im Omnibusverkehr. Sämtliche bisherigen zweistelligen Liniennummern sind jetzt dreistellig. Hierdurch entfällt die Doppelbelegung von 46 Linien bei BVB und BVG. Damit soll sich der Fahrgast besser orientieren. Die Zehnerstelle gibt Auskunft, in welchen Bezirken der Bus überwiegend verkehrt. Die Einerstelle ist – in gewisser Weise in Verbindung mit der Hunderterstelle – die eigentliche Liniennummer. Außerdem gibt die Hunderterzahl an, in welchem Großraum sich die Linien befindet. So gelten die 1 – 4 für Berlin, die 6 für Potsdam und die 7 – 9 für das Umland. Die 5 am Anfang beziffert Sonderlinien. Die Straßenbahnen – künftig soll sich der Fahrgast auch noch an die Bezeichnung »Tram« gewöhnen – behalten ihre zweistelligen Nummern. Nur die BVB-Linie 88 wird in 81 umnumeriert. Die Straßenbahnbetriebe Schöneiche und Woltersdorf erhalten die Liniennummern 87 und 88, die Strausberger Eisenbahn wird zur Linie 89. Die Nummern 91 – 99 sind für Potsdam vorgesehen. Auf dem Berliner S-Bahn-Netz gab es seit 1984 zwei Arten der Linienbezeichnung. Während die DR ihre Linien mit Buchstaben kennzeichnete, verwendete die BVG die Bezeichnungen S 1 – S 3. Erfreulich ist daher das jetzt geltende einheitliche System: Stammstrecken sind die S 1 – S 10; hiervon abweichende Linien sind untergeordnet beziffert (z. B. S 75, S 86).
Die Bezeichnung der U-Bahn beginnt bei U 1 und endet bei U 9. Die bereits kurz nach der Wende eingeführten inoffiziellen Bezeichnungen der BVB-Linien A (Otto-Grotewohl-Straße – Pankow) und E (Alexanderplatz – Hönow) als U 2, bzw. U 5 sind nun offiziell. Auch die Fähren haben jetzt Liniennummern: F 1 und F 2 in Potsdam, F 10 – F 12 in Berlin. Alle BVG- und BVB-Nachtlinien im Omnibus- und Straßenbahnverkehr haben zweistellige Nummern mit einem großen »N« davor erhalten.
Um den Fahrgästen und zugleich dem Fahrpersonal den Durchblick zu erleichtern, gibt es einen »Linien-Rechenschieber«. Auf einer drehbaren Pappscheibe lassen sich neue und alte Liniennummern zuordnen. Außerdem ist ein gemeinsames, von den Berliner Verkehrsbetrieben und den Verkehrsunternehmen des Umlandes herausgegebenes, etwa 1000 Seiten starkes Fahrplanbuch erhältlich. Alles klar? – Na dann gute Fahrt.

Text und Fotos: D. Lehmann, Berlin





Die Omnibuslinie 57 war ein »doppeltes Lottchen«: Die Linie Artur-Becker-Straße – Scharnhorststraße ist jetzt die Linienummer 157, der »Rudower Ring« wurde zum 271er (oben Karl-Liebknecht-Str., 28. März 1991, unten Zwickauer Damm, 7. April 1991).

Interessengemeinschaft

Kürzlich entstand aus der ehemaligen DMV-AG 7/84 die Interessengemeinschaft Eisenbahn-Modelleisenbahn Brandenburg, die Mitglied im BDEF und Brandenburger Kulturbund e.V. wurde. Wöchentliche Treffen finden freitags von 19 bis 22 Uhr im Fontane-Zimmer in der Brandenburger Hauptstraße 69 statt.
Kontaktadresse: Jörg Schulze, Silostr. 6, O-1800 Brandenburg, Tel. 2 54 37

Neuer Unimat



Eine der modernsten Gleisbaugroßmaschinen wurde unlängst auf dem Bayerischen Bahnhof in Leipzig in Betrieb genommen. Mit dem »08-475 Unimat 4 s« kann durch ein ausfahrbares Aggregat auch der Seitenstrang einer Weiche angehoben und gestopft werden. Die Technik ermöglicht eine gute und zeitsparende Gleisunterhaltung bei modernen betonunterschwellten UIC-Weichenkonstruktionen, vor allem im Langschwellenbereich.
Außerdem verkörpert der Unimat eine kaufmännische Neuigkeit insofern als der Eigentümer eine private Baufirma, der Beitreiber aber der DR-Gleisbaubetrieb Naumburg ist, der auch die Besatzung stellt.

Text und Foto: F. Kniestedt. Berlin

50 0072 nach Nördlingen



Die letzte noch betriebsfähige ölgefeuerte Güterzuglokomotive der DR, die 50 0072, war zuletzt als Heizlokomotive im Bw Halle G tätig, und wurde am 21. Februar 1991 in das Raw Meinigen zur Instandsetzung übergeführt. Nach der Aufarbeitung wird die Lokomotive dem Bayerischen Eisenbahnmuseum in Nördlingen übergeben. Das Foto zeigt die 50 0072 bei der Durchfahrt in Suhl mit dem Umfüllöltender 2'2'T 34 Öl der 02 0201 sowie den Tender 2'2'T 26 Öl der verschrotteten 50 0006 am Haken.

Text und Foto: M. Imm, Gräfenhainichen

Gute Aussichten für belgische Museumsbahn



Die belgische Nebenbahn Raeren – Billingen, 50 km lang und vor einiger Zeit stillgelegt, wurde 1990 als Touristenattraktion auf einer Teilstrecke reaktiviert. In der ersten Fahrsaison vom 2. Juni bis 14. Oktober 1990 wurden 12 936 Fahrgäste befördert; erwirtschaftet wurde ein Überschuß von 2 075 484 BF. 1990 leisteten ehrenamtlich tätige Eisenbahnfreunde 1 334 Tagewerke, um die sogenannte Vennbahn wieder instandzusetzen. Vorhanden sind zwei Dieselloks des Typs 59, 20 Personenwagen, ein Gepäckwagen, drei Güterwagen und ein Bufettwagen (alle ex SNCB).
Noch in diesem Jahr soll die gesamte Strecke in Betrieb genommen werden. Die Gesamtaufwendungen dafür verschlingen 127 Mill. BF, von denen 50 % aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung kommen.
Demnächst ist die Gründung eines belgisch-deutschen Trägervereins vorgesehen, der sich u.a. für die Verlängerung der Vennbahn in Richtung Stolberg (westlich von Aachen) einsetzen wird. Damit würde eine belgisch-deutsche Museumseisenbahn existieren. Auf dem Foto: abfahrbereiter Zug im Bahnhof Raeren.

Text und Foto: Pr.

Kooperation DB mit DR

Bundes- und Reichsbahn haben vereinbart, in den Ausbesserungswerken der DR Instandhaltungsarbeiten an Lokomotiven und Wagen der DB durchführen zu lassen. Insgesamt sollen darunter 7000 Fahrzeuge fallen. Dazu zählen Lokomotiven der Baureihe 150 (Co'Co') und Güterwagen der Bauart Fc 090. Außerdem wird geprüft, inwieweit Drehgestell-Flachwagen zu Wagen mit verschiebbaren Planen und Nahverkehrswagen (Silberlinge) zu CityBahn-Wagen umgebaut werden können.
Inzwischen haben in Dessau der ersten Lokomotiven der Baureihen 110, 140 und 150, vor allem Unfallfahrzeuge, erfolgreich ihre Aufarbeitung hinter sich. *jgd*

Autoreisezugnetz erweitert

Mit 387 715 Reisenden und 144 303 Pkw lag die durchschnittliche Auslastung der insgesamt 5 405 Autoreisezüge 1990 im Binnenverkehr bei 44 Pkw, im internationalen Verkehr bei 48 Pkw pro Zug. Die Anzahl der beförderten Motorräder erhöhte sich gegenüber 1989 um 9,4 % auf 2 595 Stück. Seit Sommerfahrplan 1991 hat die DB ihr Angebot auf dem stark frequentierten Relationen Berlin – München und Berlin – Lörrach mit einem täglich verkehrenden Autoreisezugpaar erweitert. Außerdem werden die Verkehrstage der Relationen Berlin – Innsbruck und Berlin – Villach zu einem ganzjährigen Angebot erweitert. Derzeit verkehren Autoreisezüge der DB zu 28 Zielorten in neun Länder, nach Frankreich, Italien, Österreich, Ungarn, Jugoslawien, Griechenland, Polen sowie in die Schweiz und Türkei. Zu den neuen Zielen im Ausland gehören Alessandria und Bologna in Norditalien, Siofok am Plattensee und Budapest sowie Istanbul. **MEB**

Trauriges Ende



Bis 1988 verkehrte auf der meterspurigen und 17,64 km langen Überlandstraßenbahn Frauenfeld – Wil (FW) dieser Nostalgietriebwagenzug. 1989 erwarb ihn die Museumsbahn Warthausen – Ochshausen. Hier ist man nur an den 1887 gebauten Wagen interessiert; der 1921 in Dienst gestellte Triebwagen steht zum Verkauf. Erst wenn sich für letzteren ein Käufer gefunden hat, sollen die Fahrzeuge nach Deutschland transportiert werden. Das Foto entstand im Jahre 1987.

Text und Foto: Ch. Ammann, Frauenfeld

Aus und vorbei



Eingestellt wurde Ende 1990 der Eisenbahngüterverkehr auf der Ostseeinsel Usedom (siehe MEB 3/91, S. 38). »Es rechnet sich nicht mehr«, war aus Rbd Schwerin zu hören. Ein Hauptgrund dafür dürfte die seit 1945 fehlende Landanbindung sein. Das über 100 Jahre alte Fährschiff STRALSUND sieht nun in der Peenewerft Wolgast seinem weiteren Schicksal entgegen. Fast 45 Jahre war die STRALSUND die einzige Möglichkeit, Eisenbahnfahrzeuge zur oder von der Insel zu transportieren. Zuletzt mußte ein Schlepper den defekten Dampfmaschinenantrieb ersetzen und das Schiff über den Peenstrom schieben.

Text und Foto: F. Kniestedt, Berlin

Die Umweltbahn im Salzkammergut



Zum Bau der Meterspurbahn Gmunden – Vorchdorf wurde am 20. April 1911 die Konzession erteilt, und am 20.März 1912 fuhr der Eröffnungszug. Gründer dieser Bahn, die eine idyllische Ruhe zwischen Kalkfelsen des Salzkammergutes und Almtalgebirge verbreitet, waren der Oberbaurat DR.h.c.Ing. J. Stern (1849 - 1924) und Ing. Haffeil (1857 - 1925). Auf der 14,9 km langen Strecke, wovon auf 2 km ein Dreischienengleis gemeinsam mit der ÖBB-Regelspur geteilt wird, verkehren ein zweiachsiger 150 PS-, zwei vierachsige 435-PS- und zwei vierachsige 480-PS-Triebwagen. Außerdem sind vier vierachsige Beiwagen und drei Güterwagen für bahninterne Transporte vorhanden. Der Güterverkehr spielte auf dieser Bahn von jeher eine untergeordnete Rolle, bis er schließliche gänzlich eingestellt wurde.

Aber dennoch kann sich die Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf als »Die Umweltbahn« bezeichnen. Ein besonderer Service besteht durch die kostenlose Fahrradbeförderung. Für die Beliebtheit dieses Verkehrsmittels sprechen auch die 245 000 Fahrgäste pro Jahr. Tendenz: steigend und dies trotz einer parallel verlaufenden Bundesstraße.

Auf dem Foto: Tw 23 106 im August 1990 bei Geschwandt.

Text und Foto: F. Heilmann, Cottbus

Nr. 8 ANNA



Die Lokomotive 8 ANNA des Eschweiler Bergwerksvereins in Alsdorf bei Aachen wird auch in diesem Jahr für Dampfzugfahrten zur Verfügung stehen. Vor einigen Monaten hatte die Stadt Alsdorf eine Patenschaft für die ehemalige Privatbahn- und heutige Werklok vom Typ ELNA 6 (Dh2t, Henschel 23662/1937, gel. an Söhrebahn AG/Kassel - Brettenhausen, dort bis 1962 im Dienst) übernommen. Bei ganztägigen Sonderfahrten am 27. und 28. Juli 1991 wird die Lok im Raum Aachen unterwegs sein und sogar bis Düsseldorf kommen. Es gilt in zweifacher Hinsicht zu feiern: Die Stadt Alsdorf wird 800 Jahre alt, und die Bahnstrecke Alsdorf – Herzogenrath wurde vor genau 100 Jahren von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln in Betrieb genommen.

Das Foto zeigt die ANNA im regulären Einsatz am 19. Februar 1980 auf dem Gelände der Zeche in Alsdorf bei Aachen.

Text und Foto: J. Glöckner, Dortmund

Bw steht zum Verkauf



Der große Ringlokschuppen des Bahnbetriebswerkes Gelsenkirchen-Bismark soll abgerissen werden. Das traditionsreiche Bw war die letzte 44er-Hochburg in der Bundesrepublik. Die Deutsche Bundesbahn möchte das gesamte Bw-Gelände verkaufen. Es liegt ausgesprochen verkehrsgünstig an einer Abfahrt der Autobahn A42 (»Emscherschnellweg«). Eine Initiative von Eisenbahnfreunden versucht dagegen, den Ringlokschuppen zu erhalten. Ein Plan sieht vor, ihn in das Projekt »Internationale Bauaustellung Emscherpark« zu integrieren. Ziel des Projektes ist es unter anderem, Industriearchitektur der Emscherzone bei einer städtebaulichen Umgestaltung miteinzubeziehen und neu zu nutzen. Da die Meinungen über den historischen Wert und den Bauzustand des Lokschuppens zwiespältig sind, dürfte es schwer werden, einen Abriß zu verhindern.

Die Aufnahme entstand im Bw Gelsenkirchen-Bismark im Dezember 1990.

Text und Foto: Glöckner, Dortmund

Von der Großstadt

Nachgetragen

Schon im Heft 4 habe ich den Vorschlag von Herrn Leutheuser, Magdeburg, erwähnt und geschrieben, daß er ein originelles Modulsystem für den Schattenbahnhofsteil beliebiger Anlagen entworfen hat. Leider fielen die Skizzen der Platznot zum Opfer. Da wir in diesem Heft mehr Platz haben, möchte ich sein System in der Skizze vorstellen (Bild 1).

Die Ebene 0 bildet der eigentliche Schattenbahnhof. Er wird im Richtungsverkehr nur von links nach rechts durchfahren. Angebunden ist er in der Ebene 1 an den eigentlichen Pfiff des Vorschlages, den zentralen Wendekreis. Er bietet die Möglichkeit, Züge aus beliebiger Richtung in jede andere mögliche Richtung zu leiten. Dabei können die Züge direkt, ohne den Schattenbahnhof zu berühren, in die gleiche oder entgegengesetzte Richtung weiterfahren. Außerdem führt der Wendekreis die Züge richtungsrein zum Schattenbahnhof und aus demselben wieder heraus in das vorgesehene Streckengleis. Wenngleich der kreuzende und sich gegenseitig ausschließende Zugverkehr auch einigen Aufwand an Sicherungstechnik erfordert: die Idee scheint eine interessante Variante für das Problem Schattenbahnhof zu sein.

Die Größe des vorgeschlagenen »Schattenbahnhofmoduls« für die einzelnen Modellbahnmaßstäbe kann man leicht aus dem Platzbedarf für den zentralen Wendekreis bestimmen.

In H0 benötigt man etwa 4 m x 1 m, während sich für N die Maße etwa halbieren. Selbstverständlich läßt sich dieses Modul auch etwas platzsparender »über Eck« bauen. Das würde auch den Gleislängen im Schattenbahnhof sehr entgegen kommen.

Die zweite unterlassene Vorstellung betraf den Vorschlag von Herrn Bachmann, Chemnitz (Bild 2). Seine sehr unkonventionelle Anlagenidee beinhaltet die Nenngrößen von N bis 0_e. Wie man sieht, besteht die Anlage im sichtbaren Teil aus mehreren, optisch durch Hintergründe voneinander getrennten Teilen. Diese Teile nutzen aber in ihrer verdeckten Streckenführung andere Segmente mit. Die Teile, die fast Dioramen- charakter tragen, ermöglichen durch ihr »Innenleben« dennoch einen regen Zugbetrieb. Des weiteren lassen sich beliebige Anlagenteile austauschen, wenn die Schnittstellen berücksichtigt werden. Um die Möglichkeiten nur mal anzudeuten, hier zwei Beispiele für die Belegung der sichtbaren Anlagenteile: H0–$H0_m$–$H0_e$ oder H0–TT–N. Im ersten Fall ergänzen sich die Anlagenteile und bilden noch eine mehr oder weniger geschlossene Szene, während im zweiten Beispiel die einzelnen Nenngrößen im sichtbaren Teil ohne gegenseitigen Bezug sind. Herr Bachmann nennt seinen Vorschlag einschränkend »Kompromißanlage«. Mir erscheint er eher als eine umfassende Erweiterung der Möglichkeiten, besonders, wenn mehrere Modelleisenbahner ihre individuellen Gestaltungskonzepte gemeinsam verwirklichen wollen. Hierbei wurde der Modulgedanke in einer mir bisher unbekannten Art und Weise behandelt.

Nach den beiden Voraus-Gleisplänen im vorigen Heft, die aus den Anregungen verschiedener Leser entstanden, diesmal nun eine Auswahl von Gleisplänen, die

Eisenbahnen in der Stadt

In der Nenngröße TT angesiedelt ist der Vorschlag von Herrn Fuchs aus Berlin (Bild 3). Sein Motiv fand er im mitteldeutschen Industriegebiet um Halle/Leipzig. Zwei zweigleisige Hauptbahnen, eine

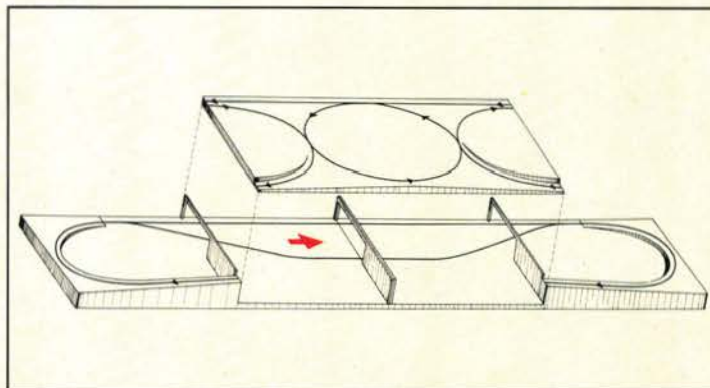


Abb. 1: Anlagenidee Leutheuser, Magdeburg

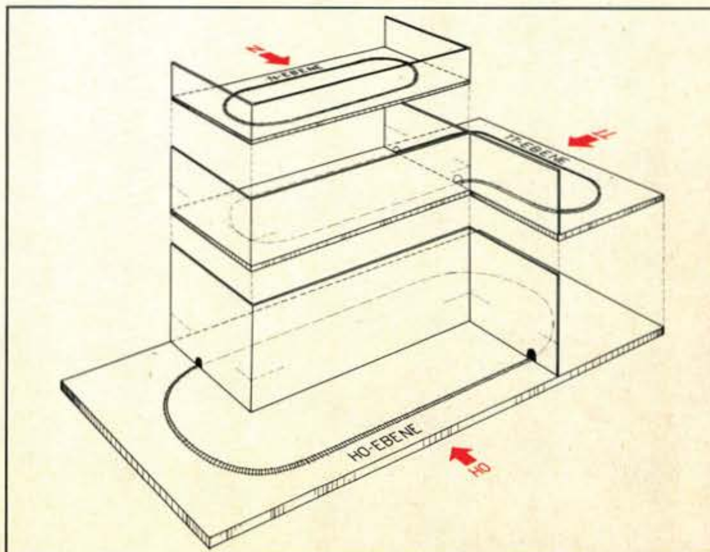


Abb. 2: Anlagenidee Bachmann, Chemnitz

ns Gebirge

**durch Leser eingereicht wurden.
Doch zu Beginn unserer Serie in diesem Heft müssen wir erst noch eine »Verspätung« wieder hereinfahren.**

davon elektrifiziert, und eine abzweigende eingleisige Nebenbahn bilden den Schwerpunkt für den Fahrbetrieb. Darüber soll aber in einer Ebene höher noch ein Bahnbetriebswerk Platz finden.
Der Gleisplan enthält auch eine Schmalspurbahn, die nun allerdings dem Vorschlag von Herrn Kuhnert aus Chemnitz entnommen ist. Bis auf geringe Abweichungen entspricht dies auch dem Vorschlag von Herrn Nestler, Neundorf. Sicher erkennen auch andere Leser Elemente ihrer Vorschläge. Alle eingesandten ähnlichen Skizzen habe ich zu diesem einen Gleisplanvorschlag zusammengefaßt. Die Vielzahl fast gleicher Ideen zeigt wohl die große Beliebtheit des städtischen Eisenbahnmilieus.
Der Plan gibt eine innerstädtische Situation wieder, bei der ein Zwischenbahnhof an zwei zweigleisigen Strecken gleichzeitig Trennungsbahnhof für die abzweigende Nebenbahn ist.
Zwischen den auseinanderstrebenden Strecken wurde das Bahnbetriebswerk, das zum Hauptbahnhof gehört, förmlich eingebaut. An den Bahnsteigen des Vorstadtbahnhofes halten nur die Personenzüge des Vorortverkehrs und die Nebenbahnzüge. Das Empfangsgebäude liegt quer über den Gleisen auf Straßenniveau. Dort beginnt auch die Schmalspurbahn und bringt die zahlreichen Fahrgäste in die nahegelegenen Ausflugsgebiete. Hier allerdings bewegt sich das Bähnle nur durch Straßen. Alles in allem eine Lösung, die es gestattet, Fahrzeuge aller Epochen und aller Bauarten einzusetzen.

Ebenfalls zu diesem Thema, wenn auch nicht unbedingt geographisch im gleichen Gebiet angesiedelt, zählt der Vorschlag von Herrn Galle, Elsterwerda (Bild 4). Er sieht unter Berücksichtigung des Platzangebotes für H0 einen kombinierten Durchgangs- und Kopfbahnhof vor. Nach seinen Erläuterungen wünscht er sich neben dem Zugbetrieb auch vielfältige Rangierbewegungen. Einschließlich der Lokbehandlung läßt sich bei seiner Anlagenidee so ziemlich alles »verschieben«.
Am unteren Anlagenrand haben der Kopfbahnhofsteil und die Ortsgüteranlage Platz gefunden. Die Gleise 1 bis 4 dienen dem Personenzugverkehr. Das Gleis 1 wird hauptsächlich Triebwagen vorbehalten sein. Über die Gleise 4a und 5 kann die Zuglok den stehenden Personenzug umfahren. An den Gleisen 2 und 3 werden vor allem Züge abgefertigt, deren Wagenfolge verändert wird. Die Gleise 2a und 2b dienen dabei als Wartegleise für Loks und beizustellende Wagen. Die Gleise 22 bis 26 stellen die Ortsgüteranlage dar. Vom Postgleis bis zum Freiladegleis mit Bockkran ist auch hier alles vertreten. Mit Hilfe des Umfahrgleises 22 können alle Rangieraufgaben in einer Richtung abgewickelt werden.

Das Bw (Herr Galle spricht bescheiden von einer Lokeinsatzstelle) fand seinen Platz zwischen den beiden Bahnhofsteilen. In dem noch voll funktionsfähigen Dampflok-Bw haben aber auch schon Dieselloks Einzug gehalten. Die Schuppengleise sind unter einem Winkel von 15° angeordnet. Schließlich sind noch die Abstellgleise 11 bis 15 für Personenwagen zu nennen. Güterzüge fahren über die Gleise 7 und 8. Dort werden auch die Güterwagen abgezogen oder beigestellt. Herr Galle zählt sich zu jenen Modelleisenbahnern, die lieber einen kleinen, vorbildgetreuen Ausschnitt nachbilden als mehrere Bahnhöfe auf einer Anlage im Straßenbahn-Haltestellenabstand.
Ein konkretes Vorbild in der Großstadtatmosphäre hat sicher Herr Windberg aus Dortmund ausgewählt (Bild 5). Leider mußte ich seine umfangreichen Ausführungen beträchtlich kürzen, damit sie den Rahmen dieser Seiten nicht sprengen. Sein Vorschlag »Berlin-Ostkreuz« ist auf Fahren ausgerichtet und wohl in erster Linie in N zu verwirklichen. Und was hier alles fährt! Von internationalen Zuggattungen bis zur Rangierabteilung, Fernbahn, Stadtbahn, Ringbahn und, wenn man wollte, selbst die Straßenbahn erlauben pausenlosen Verkehr. Zum Entwurf einige unverzichtbare Erläuterungen durch Herrn Windberg: »Mein Entwurf richtet sich an diejenigen Modellbahner, die ihre Züge fahren lassen wollen. Ein Wunsch, der angesichts der Langsamfahreigenschaften einiger Rangierlokomotiven in H0 und erst recht in N auf Verständnis stoßen wird. Für die N-Bahner ist mein Vorschlag sicher von Interesse, läßt sich doch auf noch beherrschbarer Fläche ein ansehnlicher, vorbildnaher Betrieb aufziehen. Für einen abwechslungsreichen Hauptbahnbetrieb sorgen die Strecken der ehemaligen Ostbahn und der schlesischen Bahn in Richtung Frankfurt/(Oder). Für den Nebenbahnzug bietet die Wriezener Bahn verschiedene Möglichkeiten.
Natürlich steht und fällt eine derartige Anlage mit den Kapazitäten der Schattenbahnhöfe.«
Leider haben wir hier nicht den Platz, auch die Angaben bezüglich der einsetzbaren Fahrzeuge wiederzugeben. Wichtiger erscheinen mir noch einige Erläuterungen zur Gleisführung. Die S-Bahnstrecke besteht aus zwei unabhängigen Strecken, die Stadt- und Ringbahn ein-

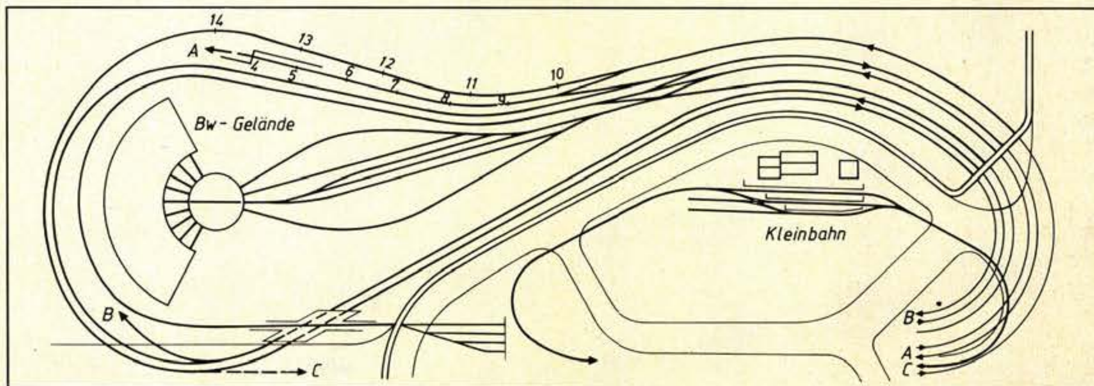


Abb. 3: Anlagenidde Fuchs, Berlin

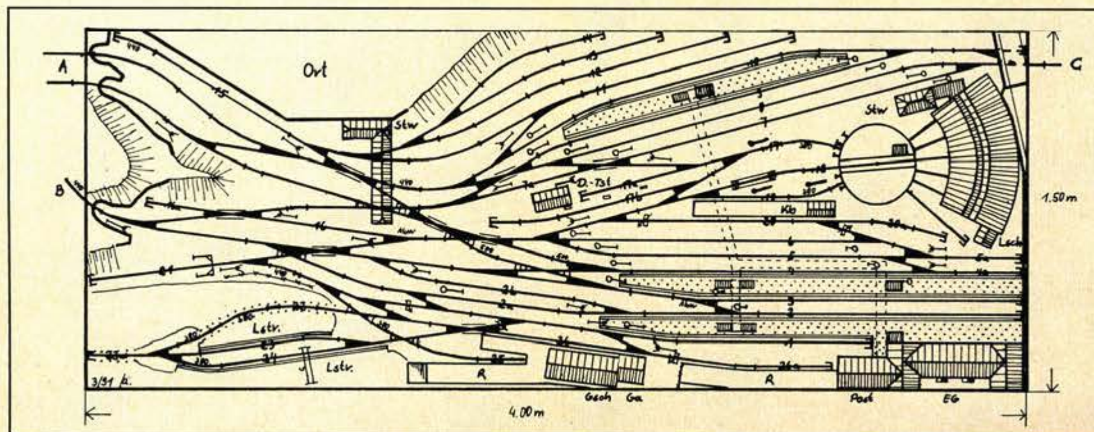


Abb. 4: Anlagenidee Galle, Elsterwerda

schließen. Die Fernbahngleise sind so geführt, da ebenfalls ein Verkehr aus/in die verschiedenen Richtungen möglich ist. Ich bin mit einem Bleistift die Strecken auf dem Gleisplan von Herrn Windberg nachgefahren, um die Übersicht zu gewinnen. Wenn auch die Größe der Anlage unseren Rahmen etwas sprengt, ich finde die Idee und den Plan, der daraus entstand, so originell, daß beides unbedingt erwähnt werden mußte.

Eisenbahn in ländlicher Umgebung

Die Vorschläge zu diesem Motiv sind ebenso umfangreich wie bei den Stadtanlagen, so daß hier auch nur eine Auswahl wiedergegeben werden kann.
Bereits im vergangenen Heft haben Sie, verehrte Leser, schon zwei Entwürfe beurteilen können. Wie dort geschrieben, basierten die Vorschläge auf Anregungen von Lesern, die keinen vollständigen Gleisplan ausgearbeitet hatten. In diesem Heft nun sozusagen die Fortsetzung dieser Thematik.
Eine Art Überleitung des Themas von der Stadt zum freien Gelände bietet Herr Graßmann aus Gräfenhainichen an. Aus mehreren Gleisplanvorschlägen von ihm habe ich den nachfolgenden ausgewählt (Bild 6).
Nach seinen Erläuterungen sollte seine »Traumanlage« mit Hilfe von Wanddurchbrüchen in zwei Zimmern mit jeweils einer Hälfte sichtbar sein. Diesen Gedanken habe ich aufgegriffen und die optische Trennung beider Anlagenhälften beibehalten. In seinem Vorschlag trägt sie nämlich auf der einen Seite städtischen Charakter, und auf der anderen zeigt sie Landschaft. Das halte ich für das Wesentliche dieses Vorschlages. Der Gleisplan sollte hierbei vorerst noch nicht ein zu großes Gewicht erhalten. So wäre zu überlegen, ob auf der dörflichen Seite die Hauptstrecke einen Bahnhof erhalten soll. Auf der Stadtseite allerdings müßte der Bahnhof noch im einzelnen durchgestaltet werden. Schließlich wären auch noch Überlegungen zu einem verdeckten Schattenbahnhof anzustellen.

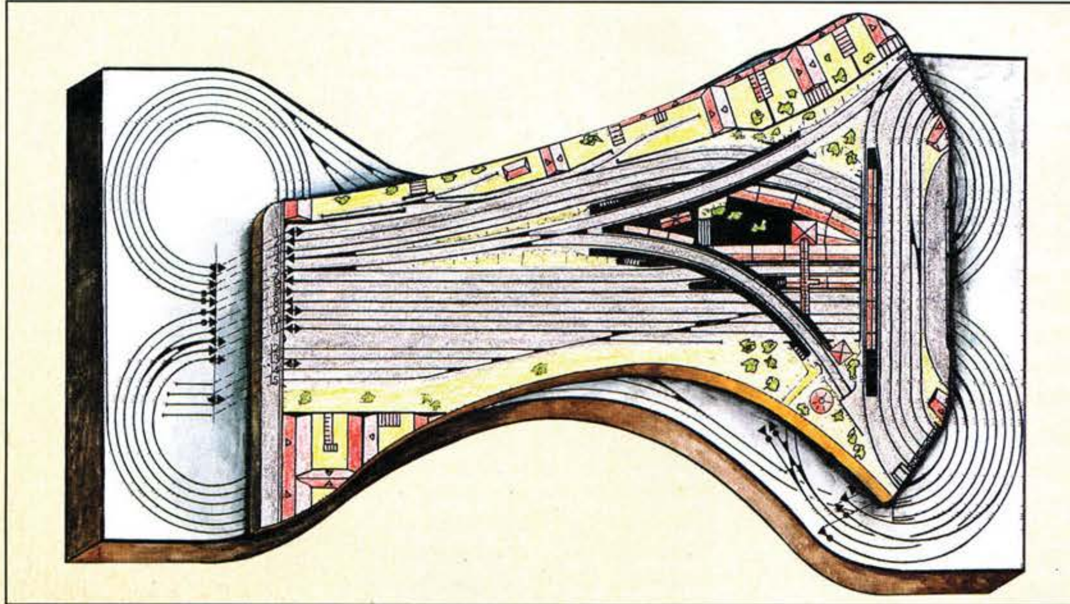


Abb. 5: Anlagenidee Windberg, Dortmund

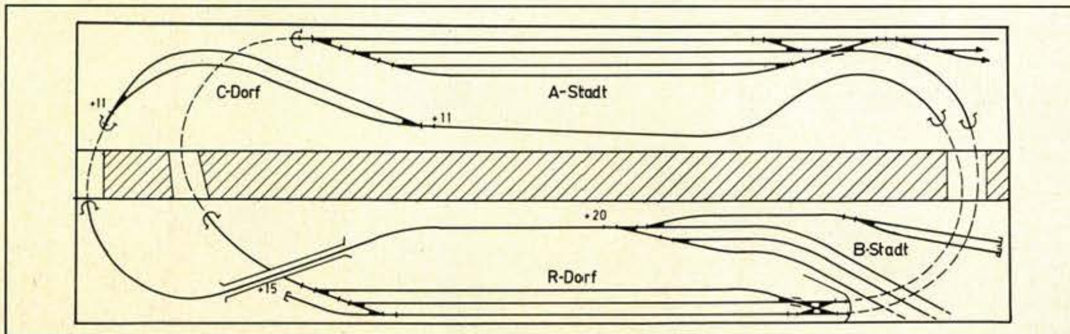


Abb. 6: Anlagenidee Graßmann, Gräfenhainichen

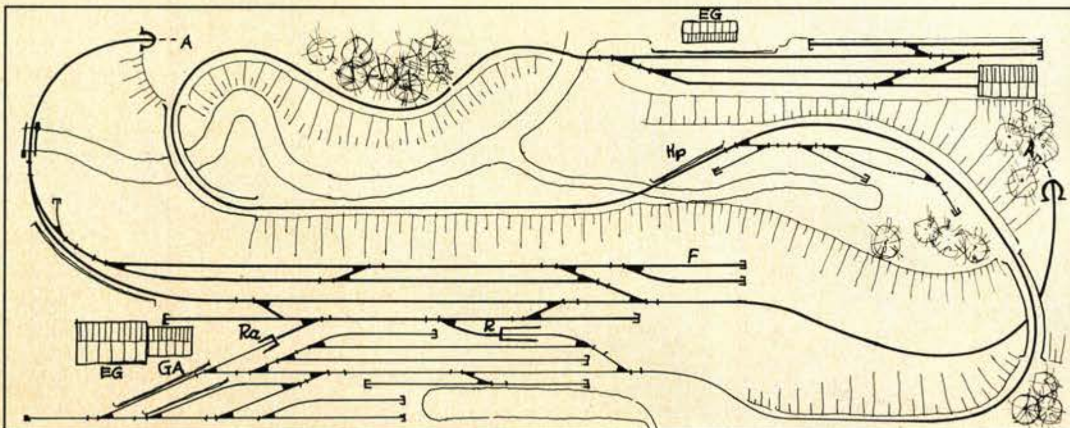


Abb. 6: Anlagenidee Graßmann, Gräfenhainichen

Zusammenfassung

Zuerst möchte ich mich bei allen Lesern bedanken, die ihre Vorstellungen und Wünsche bisher geäußert haben. Gleichzeitig bitte ich diejenigen um Nachsicht und Verständnis, deren Gleisplanideen hier nicht vorgestellt oder deren Namen nicht genannt wurden. Manches wird die Redaktion sicherlich in einem anderen Zusammenhang veröffentlichen.

Der Gleisplan des Herrn Kindelberger aus Potsdam (Bild 7) entstand in Anlehnung an Situationen um Schönheide-Süd. Neben ausgedehnten Gleisanlagen des Bahnhofs bleibt noch genügend Platz, weitere Elemente dieser Strecke zu verwirklichen. Die beiden mit A gekennzeichneten Punkte verbindet ein Schattenbahnhof. Auch die Schmalspurbahn kann zu einer geschlossenen Streckenführung weitergeführt werden.

Damit möchten wir jetzt die zweite Etappe in der Verwirklichung unserer MEB-Leseranlage angehen. Aus den Vorschlägen wollen wir gemeinsam einen auswählen oder aber Elemente mehrerer Anlagen zu einem neuen Gleisplan vereinigen. Dazu benötige ich Ihre Meinung und Ihren Vorschlag (in diesem Fall in knappen Worten). Weil die Nenngröße immer noch offen ist, und auch nicht durch die Vorschläge eingeschränkt wird, bitte ich Sie, auch dazu nochmals Ihre Ansicht zu äußern.
Letztens bitte ich Sie noch um Ihre Meinung zur Modulbauweise, wenn sie nicht schon durch die Auswahl einer Modulanlage deutlich geworden ist.

Peter Zander

Modell Eisen Bahner

Das neue, gemeinsame Triebfahrzeug-Kennzeichnungssystem Deutsche Reichsbahn – Deutsche Bundesbahn

Diese Veröffentlichung enthält die Grundsätze für die einheitliche Kennzeichnung der Triebfahrzeuge der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn, ferner die Besonderheiten einiger Baureihen und die konkreten Umzeichnungspläne der Schmalspur- sowie der betriebsfähigen Museumstriebfahrzeuge der DR und der DB. In einer weiteren Ausgabe wird MEB die Umzeichnungspläne aller übrigen Triebfahrzeuge veröffentlichen.

Allgemeines

Die Deutsche Reichsbahn (DR) und die Deutsche Bundesbahn (DB) haben den Auftrag, sich schrittweise zu einer Bahn zu vereinigen. Zunächst geht es um die Koordinierung der Betriebsführung beider Bahnen, um auf diesem Weg die Effektivität der Unternehmen zu erhöhen. Dies ist aber nur möglich, wenn beide Partner »eine Sprache sprechen«, d. h. das Vorschriftenwesen und, im weitesten Sinne darauf aufbauend, die verschiedensten Identifikationssysteme für Dienststellen, Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge aufeinander abgestimmt werden.

Das gemeinsame Triebfahrzeug-Kennzeichnungssystem stellt dazu eines der ersten Vorhaben dar.

Das derzeit gültige Kennzeichensystem für die Triebfahrzeuge (Tfz) der DR wurde vor über 20 Jahren entwickelt und eingeführt. Von vornherein durfte es nicht mit dem System der DB übereinstimmen.

Aus diesem Grund wurden für die Baureihen (BR) der E-Traktion die Ziffer 2 und für die BR der Dieseltraktion die Ziffer 1 als Traktions-Kennzeichen festgelegt.

Das neue Kennzeichnungssystem beinhaltet alle Regel- und Schmalspurtriebfahrzeuge (einschließlich Bei-, Mittel- und Steuerwagen) sowie die betriebsfähigen Museums- bzw. Traditionsfahrzeuge beider Bahnen.

Die S-Bahn-Fahrzeuge der Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG) wurden ebenfalls mit aufgenommen, da sie einerseits auf dem Netz der DR verkehren und andererseits geplant ist, die Berliner S-Bahn wieder durch die Eisenbahn zu betreiben. Die BVG erhielt die Empfehlung, sich dem neuen Tfz-BR-System anzuschließen und ihre Fahrzeuge ebenfalls per 1. Januar 1992 umzuzeichnen.

Die DR selbst unterbreitete den Vorschlag, das Tfz-Kennzeichnungsystem der DB zu nutzen und die DR-Baureihen in dieses einzuführen. Diese Entscheidung wurde getroffen, weil das DB-Kennzeichnungssystem besser als das bisherige Kennzeichnungssystem der DR für die Aufnahme einer großen Anzahl unterschiedlicher Tfz-BR geeignet ist. Die Entwicklung eines völlig neuen Systems schied wegen zu hoher Kosten aus. Es galt, ca. 150 verschiedene Tfz-BR entsprechend der technischen Parameter und betrieblichen Nutzung sinnvoll und übersichtlich in das bestehende DB-System einzuordnen.

Als eine Prämisse wurde festgelegt, daß für die DR-Tfz solche Baureihenbezeichnungen gefunden werden mußten, bei denen möglichst viel von der bisherigen Tfz-BR enthalten ist. Dadurch soll die Gewöhnung der Eisenbahner an das neue System erleichtert werden. Es sei an dieser Stelle aber auch vermerkt, daß jedes derartig entstandene System ein Kompromiß darstellt und in sich bestimmte Zwangspunkte enthält.

Übrigens sind auch bei der DB Umzeichnungen erforderlich (z. B. BR 112 u. 329). Obwohl das neue Tfz-Kennzeichnungsystem bei der DR erst ab 1. Januar 1992 eingeführt wird, erhalten Neubau-Tfz die neue Kennzeichnung bereits ab 1. Juli 1991 bei der Auslieferung. Die Umzeichnung aller anderen Tfz beginnt am 1. Oktober 1991, d. h. äußerlich werden die Tfz schon die neue Kennzeichnung tragen, obwohl bis zum 31. Dezember 1991 noch die alte Bezeichnung in allen Belegen anzuwenden ist. Es kann aber auch nach dem 1. Januar 1992 noch einige Tfz geben die außen die bisherige Kennzeichnung tragen. Für diese Überleitungsphase wird die Hauptverwaltung der DR entsprechende Weisungen erlassen.

Anhand der Vorgaben des neuen Tfz-Kennzeichnungssystems wurde von der DR ein Umzeichnungsplan erarbeitet, der alle Tfz des Betriebs- und Schadparkes umfaßt. Die Tfz des Schadparkes werden nur rechnerintern umgezeichnet, am Fahrzeug erfolgt diese Umzeichnung nur bei einer eventuellen Reaktivierung in den Betriebspark.

Treibfahrzeugart

Das Triebfahrzeugkennzeichnungssystem enthält zehn Triebfahrzeugarten; darin sind die Bei-, Mittel- und Steuerwagen eingeschlossen.

Die erste Stelle der Fahrzeugnummer bezeichnet die Triebfahrzeugart:

0	Dampflokomotiven
1	Elektrische Lokomotiven
2	Brennkraftlokomotiven
3	Kleinlokomotiven
4	Elektrische Triebwagen mit Fremdstromzuführung (ET)
5	Akkumulator-Triebwagen
6	Brennkrafttriebwagen (ohne Schienenomnibusse) (VT)
7	Schienenomnibusse und Bahndiensttriebfahrzeuge
8	Steuer-, Mittel- und Beiwagen zu elektrischen Triebwagen
9	Steuer-, Mittel- und Beiwagen zu Brennkrafttriebwagen u. Schienenomnibussen

Es werden folgende von den Fachtermini der DR abweichende Bezeichnungen verwandt:

Brennkraftlokomotiven	– bei DR = Diesellokomotiven ab 736 kW
Brennkrafttriebwagen	– bei DR = Verbrennungstriebwagen (VT)
Bahndiensttriebfahrzeuge	– Triebfahrzeuge, welche für bestimmte innerdienstliche Aufgaben herangezogen werden (z. B. ORT, Tfz für Versuchsbetrieb)

Kleinlokomotiven:

Es ist zu beachten, daß im gemeinsamen Tfz-Kennzeichnungssystem die Definition der Kleinlokomotiven nach den Vorschriften der DB erfolgt, dies bedeutet, daß auch die Tfz der bisherigen Baureihen 104 bis 106 der DR mit ihrer neuen BR-Bezeichnung zu den Kleinlokomotiven gehören. Fahrdienstlich gelten jedoch die Bestimmungen der Fahrdienstvorschriften DV 408 § 4, Abs. 2 weiter, d. h. alle Bestimmungen zu den Kleinlokomotiven beziehen sich nur auf die bisherigen Tfz–BR 100-102.

Triebfahrzeug-Baureihenbezeichnung

Die neue Tfz-Baureihenbezeichnung setzt sich jetzt generell aus 3 Ziffern zusammen:

1. Ziffer	≙ Triebfahrzeugart
2. u. 3 Ziffer	≙ Spezifikation der BR

Bei den DR-Tfz wurde als 2. und 3. Ziffer nach Möglichkeit die 2. u. 3. Ziffer der alten Baureihenbezeichnung weiterverwendet.

Beispiel: alt BR 242 – neu BR 142

Die Schmalspur-Tfz erhalten als 2. und 3. Stelle der BR-Nummer die Zahl 99. Sollten eventuell Schmalspurdampflokomotiven der DR mit einer Ölhauptfeuerung ausgerüstet werden, so erhalten die Tfz die BR-Bezeichnung 098.

Für die betriebsfähigen Museums-/Traditionsfahrzeuge wurde zu jeder Triebfahrzeugart eine gesonderte Baureihenbezeichnung für Abrechnungszwecke und Statistik festgelegt.

Ordnungsnummer

Zur Tfz-Nummer gehören neben der dreistelligen BR-Bezeichnung eine dreistellige Ordnungsnummer und die Selbstkontrollziffer. Die bisherigen Ordnungsnummern der DR werden bei den Dampflokomotiven, Schmalspurfahrzeugen, den Steuer-, Mittel- und Beiwagen und den Museums-/Traditionsfahrzeugen verändert. Bei allen anderen Tfz-Arten bleiben sie unverändert.

Bei- und Mittelwagen erhalten die Ordnungsnummern von 001 bis 599, Steuerwagen erhalten die Ordnungsnummern 601 bis 999.

Die Ordnungsnummer wird bei der DR wie bisher für die Unterscheidung von Besonderheiten innerhalb einer Baureihe (z. B. unterschiedliche Antriebsleistung, Achsanordnung u. ä.) verwendet.

Zur Besetzung der Ordnungsnummern von Triebwagen und Bei- oder Steuerwagen der Viertelzüge der Berliner S-Bahn werden mit der Rbd Berlin gesonderte Festlegungen getroffen, welche aber mit der Bezeichnung der Fahrzeuge der BVG abgestimmt werden.

Triebfahrzeug-Baureihen

Triebfahrzeugart 0: Dampflokomotiven

Die Dampflokomotiven erhalten vor ihre bisherige Baureihen-Bezeichnung die Ziffer 0. Die bisherige Ordnungsnummer wird auf drei Stellen reduziert. Bei den Regelspurdampflokomotiven geschieht dies durch Streichen der ersten Ziffer der Ordnungsnummer. Bei dem gegenwärtig noch betriebsfähig vorzuhaltenden Park an normalspurigen Dampflokomotiven ist dieses Verfahren möglich, ohne daß Doppelungen bei den Ordnungsnummern auftreten.
Bei den Schmalspurdampflokomotiven wird die Ordnungsnummer völlig neu festgelegt.

Triebfahrzeugart 1: Elektrische Lokomotiven

bisherige Baureihe DR	bisherige Baureihe DB	neue Baureihen-Bezeichnung DR/DB
	103	103
211		109
	110	110
	111	111
212		112
	112	113
	114	114
	120	120
	121 (Projekt)	121
210 (Projekt)		125
	139	139
	140	140
	141	141
242		142
243		143
	150	150
	151	151
250		155
252		156
251		171
230		180
	181	181
	184	184
Museums-fahrzeuge	Museums-fahrzeuge	188

Triebfahrzeugart 2: Brennkraftlokomotiven

bisherige Baureihe DR	bisherige Baureihe DB	neue Baureihen-Bezeichnung DR/DB
110		201
112		202
114		204
	211	211
	212	212
	213	213
	214	214
	215	215
	216	216
	217	217
	218	218
119		219
120		220
118		228
130		230
131		231
132		232
	240 /(Projekt DE 1024)	240
142		242
	290	290
	291	291
111		293
108		298
199.8		299.11
Museums-fahrzeuge	Museums-fahrzeuge	288

Triebfahrzeugart 3: Kleinlokomotiven

bisherige Baureihe DR	bisherige Baureihe DB	neue Baureihen-Bezeichnung DR/DB
100		310
101		311
102		312
103 (Projekt)		313
	323	323
	324	324
	331	331
	332	332
	333	333
	335	335
104		344
105		345
106		346
	360	360
	361	361
	364	364
	365	365
	381	381
	382	382
	329	399.10
199.0-3		399.11 bis 99
Museums-fahrzeuge	Museums fahrzeuge	388

Triebfahrzeugart 4: Elektrische Triebwagen mit Fremdstromzuführung

bisherige Baureihe DR	bisherige Baureihe DB	neue Baureihen-Bezeichnung DR/DB
	401	401
	403	403
	404	404
	410	410
	420	420
	421	421
	470	470
	471	471
	472	472
	473	473
	475 (Projekt)	474
275		475
276		476
277		477
278		478
279		479
	480 (BVG)	480
270		485
	491	491
Museums-fahrzeuge	Museums-fahrzeuge	488

Triebfahrzeugart 5: Akkumulator-Triebwagen

bisherige Baureihe DR	bisherige Baureihe DB	neue Baureihen-Bezeichnung DR/DB
	515	515
	Museums-fahrzeuge	588

Triebfahrzeugart 6: Brennkrafttriebwagen

bisherige Baureihe DR	bisherige Baureihe DB	neue Baureihen-Bezeichnung DR/DB
	610 (Projekt)	610
	614	614
	624	624
	627	627
	628	628
	634	634
175		675
185		685
	699	699.10
Museums-fahrzeuge	Museums-fahrzeuge	688

Triebfahrzeugart 7: Schienenomnibusse/Bahndiensttriebfahrzeuge

bisherige Baureihe DR	bisherige Baureihe DB	neue Baureihen-Bezeichnung DR/DB
	701	701
	702	702
	704	704
	705	705
188/ORT		708
	712	712
	719	719
	720	720
188/Funkmeß		723
	724	724
	725	725
	726	726
	727	727
	728	728
	732	732
	740	740
	750	750
	751	751
	752	752
	753	753
171		771
172		772
186		786
	796	796
	797	797
	798	798
Museums-fahrzeuge	Museums-fahrzeuge	788

Triebfahrzeugart 8: Steuer-, Mittel- u. Beiwagen zu elektrischen Triebwagen

bisherige Baureihe DR	bisherige Baureihe DB	neue Baureihen-Bezeichnung DR/DB
	801 (M zu 401)	801
	810 (M zu 410)	810
	815 (S zu 515)	815
	870 (M zu 470)	870
	871 (M zu 471)	871
	875(S+M zu 475)	874
275		875
276		876
277		877
278		878
279		879
270		885
S/M/B zu Museumsf.	S/M/B zu Museumsf.	888

Triebfahrzeugart 9: Steuer-, Mittel- u. Beiwagen zu VT/Schienenomnibussen

bisherige Baureihe DR	bisherige Baureihe DB	neue Baureihen-Bezeichnung DR/DB
	914 (M zu 614)	914
	924 (M zu 624)	924
	928 (S zu 628)	928
	934 (M zu 634)	934
B zu 171		971
S zu 172		972
M zu 175		975
	996 (S/M zu 796)	996
	997 (S zu 797)	997
	998 (S/M zu 798)	998
S/M/B zu Museumsf.	S/M/B zu Museumsf.	988

ZUG UM ZUG
ZUR ORIGINALGETREUEN MODELLEISENBAHN



Perfekter Modellbau nach Vorbildern

Jetzt bauen Sie sich Ihre Wunsch-Anlage

Ob Sie Ihr Diorama mit einer kleinen Landschaftsszenerie aus Bäumen, Teich und Wiese schmücken wollen oder auch eine komplette Anlage mit Gleisplan, Gebäuden und Bahnmodellen planen – Vorbildtreue ist angesagt!

Wichtig: sorgfältige Planung

Der erste Schritt ist, sich vom „Vorbild Natur" wichtige Details abzuschauen.
Zweitens: die Wahl des Landschaftstyps und der Anlagenthemen sowie der geeigneten Baugrößen und des Gleissystems.
Drittens: der Entwurf des Gleisplans.
Musterlösungen zeigen Ihnen die praktische Vorgehensweise: wie Sie z. B. anhand eines Arbeitsdioramas Rangierbahnhof, Durchgangsbahnhof, Dorfszenerie oder auch Gebirgslandschaft mit Viadukt vorbildgerecht realisieren.

Anlagenbau: So kommen Sie Schritt für Schritt vom Vorbild zum Modell

- **Unterbau:** Je nach Ihren Anforderungen entscheiden Sie sich für die Konstruktion auf Grundbrett, mit Rahmenkasten, Teilstück, Styropor …
- **Elektrik und Elektronik:** von der konventionellen Anlagenverkabelung bis hin zur Computersteuerung von Loks, Weichen und Signalen.
- **Gleisbau:** Sie erfahren, wie Sie vorbildorientierte Gleise, Weichen und Gleissperren bauen, verlegen, einschottern und färben.
- **Gebäude:** Dieses Werk bietet Ihnen präzise Bauanleitungen für vorbildgetreue, liebevoll detaillierte Haltepunktgebäude, Fabriken, Bahnbetriebswerke, Tunnels …

Alle Anleitungen sind reich illustriert, u. a. mit Bauplänen, Skizzen und Fotos der einzelnen Bauschritte.

- **Landschaftsformen:** Sie lernen die verschiedenen Verfahren kennen, um z. B. Felsmassive, Grasflächen, Laub- und Nadelbäume, Büsche, Sträucher oder Gewässer naturgetreu in Szene zu setzen.



Landschaftsbau

10.3 Gewässer

Teil 4 Kapitel 10.3 Seite 1

Teil 4: Modellbahn

4/10.3 Gewässer

4/10.3.1 Flüsse

Stets, wenn der DB-Dampfzug von Nürnberg her in Richtung Bayreuth rollt, sammeln sich unten am Fluß die Fotografen. Gleich, ob am »Rothenfels«- bei Ruprechtstegen oder am »Hufstätte«-Tunnel bei Lungsdorf, die wildromantische Landschaft mit steilen Dolomitfelswänden und der in engen Biegungen träge dahinfließenden Pegnitz zählt zu den Pflichtübungen einer Dampfbahn-Safari ins Fränkische.

Was im Großen Fotografen-Augen reizt, wirkt natürlich auch im Modell spektakulär. Doch von der Optik einmal abgesehen: Fast alle Modellbahner siedeln ihre Strecken in Mittelgebirgslandschaften an. Das Vorbild geht in solcher Gegend stets den Weg des geringsten Widerstands: Die Trasse folgt in hügeligem Gelände grundsätzlich dem Weg eines Flußlaufes.

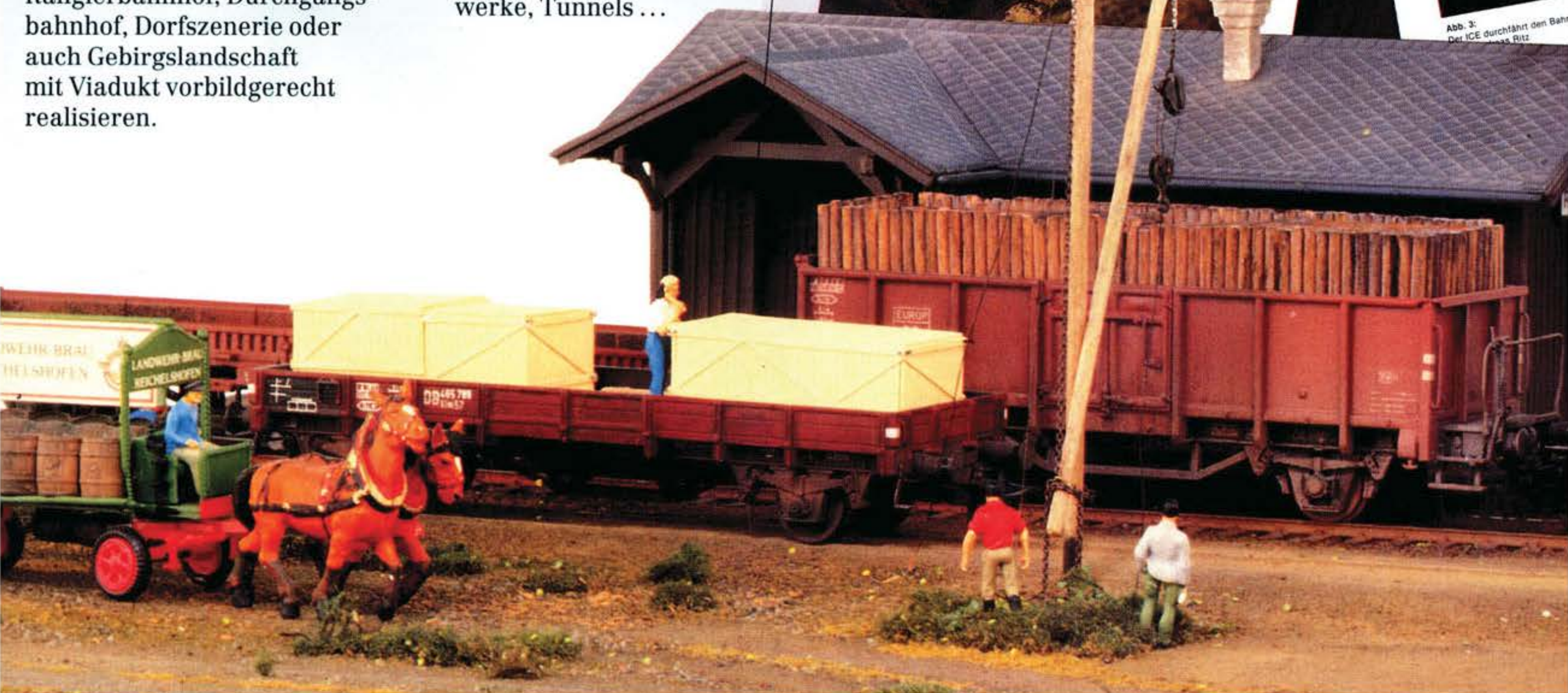
Teil 5 Kapitel 6.2 Seite 24

6.2 Die Baureihe 410 (ICE)

Bildserie 5/6.2 s:

Abb. 2:
Die windschnittige Form und das moder
Foto: Andreas Ritz

Abb. 3:
Der ICE durchfährt den Bahr



Fahrzeuge und Bauwerke im Vorbild

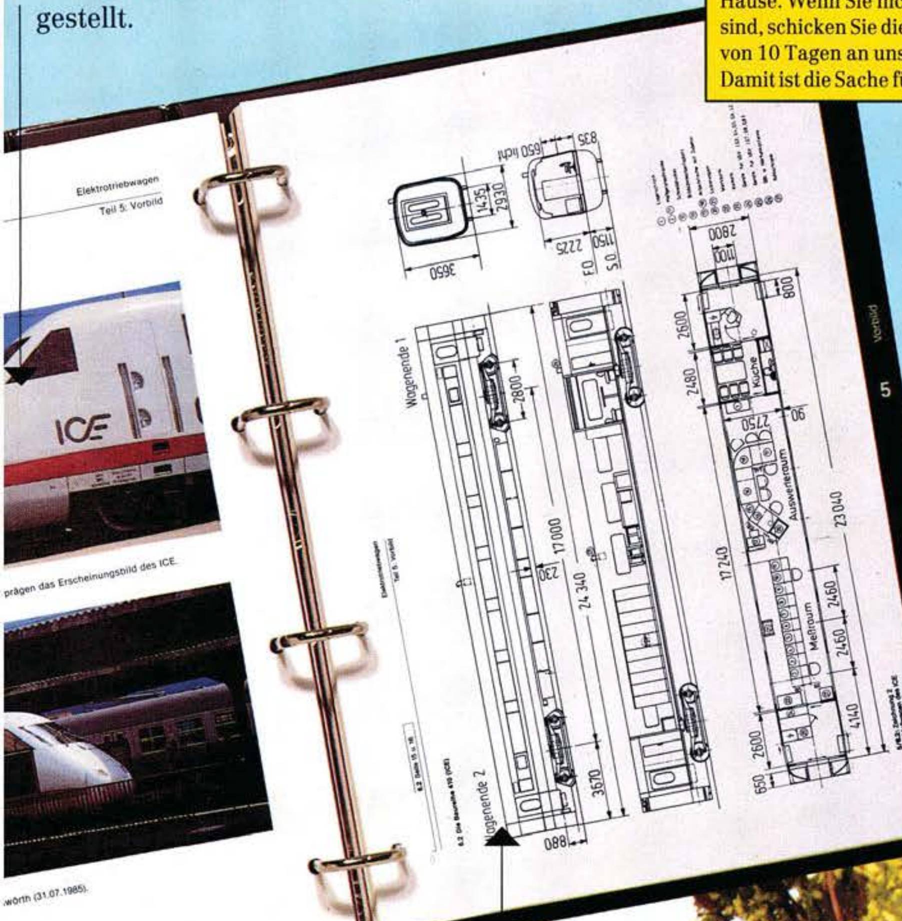
Detaillierte Informationen über Fahrzeuge und Geschichte des Großbetriebes erhalten Sie in Teil 5 dieses Werkes. Unterstützt durch herrliche Farbaufnahmen werden Dampf-, Elektro- und Dieselloks, Bahnhöfe, Haltepunkte, Bahnbetriebswerke sowie Signalanlagen und Stellwerke umfassend dargestellt.

Lokomotiven: perfekte Vorbild-Illusion durch Umbauen und Zurüsten

Sie erhalten Anleitungen zum Supern von Industriemodellen mit maßstäblichen Federpuffern, Aufstiegsleitern, Kessel oder filigraner Rauchkammerstütze.

Prüfen Sie

das Nachschlagewerk in Ruhe zu Hause. Wenn Sie nicht überzeugt sind, schicken Sie dieses innerhalb von 10 Tagen an uns zurück. Damit ist die Sache für Sie erledigt.



Originalkonstruktionszeichnungen geben Ihnen Aufschluß über die Besonderheiten und eignen sich hervorragend als Bauvorlage.



Fordern Sie noch heute an:

Das große Praxishandbuch für Hobbyeisenbahner

Attraktiver Kunstlederordner im Großformat DIN A4, ca. 750 Seiten mit über 150 Farbaufnahmen und Skizzen, Bestell-Nr. 20000, Preis: DM 98,–

Alle 2–3 Monate erhalten Sie Erweiterungsausgaben zum Grundwerk mit jeweils ca. 130 Seiten zum Seitenpreis von 39 Pfennig (Abbestellung jederzeit möglich).





INTEREST-VERLAG
Fachverlag für Special Interest Publikationen und Anwendersoftware
Römerstraße 16
W-8901 Kissing
Tel. 08233/211-0

☒ Ja, senden Sie mir bitte sofort

☐ Expl. **Das große Praxishandbuch für Hobbyeisenbahner**

Attraktiver Kunstlederordner im Großformat DIN A4, ca. 760 Seiten mit über 150 Farbaufnahmen und Skizzen, Bestell-Nr. 20000, Preis: DM 98,–

Alle 2–3 Monate erhalten Sie Erweiterungsausgaben zum Grundwerk mit jeweils ca. 130 Seiten zum Seitenpreis von 39 Pfennig (Abbestellung jederzeit möglich).

Meine Anschrift

Name, Vorname

Straße, Haus-Nr.

PLZ, Ort

(Bitte ausschneiden oder abtrennen)

Unterschreiben Sie hier bitte Ihre Bestellung!

Bei Minderjährigen ist die Unterschrift eines gesetzlichen Vertreters erforderlich. Ohne Ihre Unterschrift kann die Bestellung nicht bearbeitet werden.

X

Datum Unterschrift

Bitte unterschreiben Sie auch Ihre Sicherheitsgarantie,

mit der Sie folgendes zur Kenntnis nehmen: Sie haben das Recht, Ihr angefordertes Werk innerhalb von 10 Tagen ab Lieferung an den INTEREST-Verlag GmbH, Römerstraße 16, 8901 Kissing, zurückzusenden, wobei für die Fristwahrung das Datum der Absendung genügt. Sie kommen dadurch von allen Verpflichtungen aus der Bestellung frei.

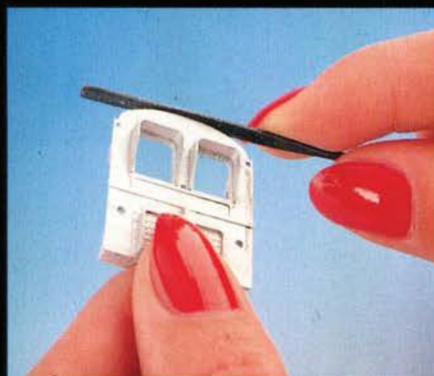
X

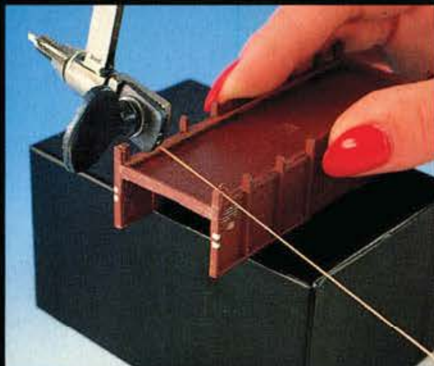
Datum Unterschrift

Vom Vorbild zum Modell


Fahrzeuge: Hier wird das Rundholz bzw. der Holzdraht auf passende Länge abgeschnitten.


Der Unterbau: Nach Einsetzen der Staude ist es ratsam, den Hartschaum-Untergrund ein wenig anzudrücken.


Zierlinien und Stirnwand-Lackierung bei der DRG-Ausführung am Beispiel der Günther-VT 86.9.


Diese Waggonseite benötigt neue Ecksäulen: ein Sägeschnitt unterhalb der Seilösen-Konsole hilft erfolgreich.


Der Unterbau für das Hartschaum-Fertiggelände von Henke.


Aus Schwellen und Gleisprofil entsteht die Bahnsteigkante.



pr 160276

Postkarte / Antwort

60 Pf., die sich lohnen

INTEREST-VERLAG
Fachverlag für Special Interest
Publikationen und Anwendersoftware
z. Hd. Herrn Boos
Römerstraße 16
D-8901 Kissing

Laufend neue Anregungen für Ihr anspruchsvolles Hobby

Als engagierter Modellbahner halten Sie sicher stets die Augen nach neuen Ideen offen, z. B. wie Sie Ihre Anlage mit weiteren realistischen Szenen ausbauen oder Ihre Modellbahnen durch Umbauen oder Zurüsten supern. Auch in Zukunft hilft Ihnen Ihr Praxishandbuch:
Alle 2–3 Monate erhalten Sie neue Bauanleitungen, Vorbildinformationen sowie Anregungen für Anlagenkonzept und -bau.



Vertrauensgarantie

- Originalpläne, Musterbauzeichnungen und -anleitungen sind von Spezialisten für Sie zusammengestellt und ermöglichen vorbildgerechten Einsatz Ihrer Fahrzeuge.
- Sie sind stets über neue Trendentwicklungen, interessante Bausätze oder neue Fahrzeuge im Bilde. Dafür sorgt unser Erweiterungsservice.
- Diese Erweiterungsausgaben, die Sie regelmäßig erhalten, können nur Sie als Besitzer des Grundwerkes nutzen.
- Den Erweiterungsservice können Sie jederzeit kündigen. Sie gehen also kein Risiko ein. Darauf gebe ich Ihnen mein Wort.
- Sie haben ein 10tägiges Rückgaberecht, damit Sie das Werk in Ruhe zu Hause prüfen können.

INTEREST-VERLAG
Fachverlag für Special Interest Publikationen und Anwendersoftware
Michael Boos
Michael Boos
Verlagsleiter

Besonderheiten innerhalb einer Baureihe

Im folgenden sind die Besonderheiten innerhalb einer Baureihe zusammengefaßt, die durch die erste Ziffer der Ordnungsnummer ausgedrückt werden.

bisherige Baureihen-bezeichn.	neue Baureihen-bezeichn.	1. Ziffer der Ordnungs-nummer	Bedeutung
211	109	0	Ursprungsausführung
211	109	8	Vielfachsteuerung
242	142	0 - 2	Ursprungsausführung
242	142	3	Umbau aus ex BR 211
243	143	0 – 6	Ursprungsausführung
243	143	8 – 9	Vielfachsteuerung
119	219	0 – 2	Ursprungsausführung
119	219	3 –...	leistungsverstärkte Rekolok
118	228	1	B'B' – 1472 kW
118	228	2 – 3	C'C' – 1472 kW
118	228	5	B'B' – 1472 kW, Umbau aus ex 118.0
118	228	6 – 8	C'C' – 1800 kW
131	231	0	Ursprungsausführung
131	231	1	Umbau aus ex BR 130
108	298	0 – 2	Umbau aus ex BR 110
108	298	3	Umbau aus ex BR 111
101	311	0	110 kW
101	311	1	132 kW
101	311	5 – 7	162 kW
102	312	0	Ursprungsausführung
102	312	1 – 2	Weiterentwicklung aus ex BR 102.0

Bei Schmalspur-Triebfahrzeugen können aus der ersten Ziffer der Ordnungsnummer die Besonderheiten einer Baureihe nicht erkannt werden.

Umzeichnungsplan der Schmalspur-Triebfahrzeuge der DR und der DB

Grundsätze

Bei Schmalspur-Triebfahrzeugen wird die 1. Ziffer der Ordnungsnummer für die Unterscheidung der verschiedenen Spurweiten verwendet.
Es gelten folgende Zuordnungen:

1	– 1000 mm Spurweite	7	– 750 mm Spurweite
6	– 600 mm Spurweite	9	– 900 mm Spurweite

Bei Triebfahrzeugen mit 1000 mm Spurweite (nur diese gibt es bei beiden Bahnverwaltungen) ist außerdem über die Ordnungsnummer eine Unterscheidung der Eigentumsbahnverwaltungen möglich:
Für die Triebfahrzeuge der DB wurden die Ordnungsnummern 101 bis 109 und für die Triebfahrzeuge der DR die Ordnungsnummern ab 110 verwendet.

Die größten Schwierigkeiten bei der Einordnung der Schmalspur-Triebfahrzeuge in das neue Triebfahrzeug-Kennzeichnungssystem gab es bei der Einbeziehung der unterschiedlichen Baureihen von Dampflokomotiven gleicher Spurweite (Unterbaureihen). Die bisherigen Ordnungsnummern konnten auf Grund der Tatsache, daß im neuen System nur noch die Einer- und Zehnerstelle für die Unterscheidung der Baureihen und Einzelfahrzeuge zur Verfügung stehen, nicht beibehalten werden. Verschiedene Triebfahrzeug-BR gleicher Spurweite unterscheiden sich durch die Besetzung unterschiedlicher Zehnerstellen der Ordnungsnummer; innerhalb einer BR werden die Triebfahrzeuge in der Reihenfolge der alten Ordnungsnummern durch die Einerstelle bzw. die Einer- und Zehnerstelle (wenn die Anzahl der Triebfahrzeuge größer als 10 ist) unterschieden.
Es wurden folgende neue Unterbaureihenbezeichnungen für Schmalspurdampflokomotiven festgelegt:

BR (alt)	BR (neu)	BR (alt)	BR (neu)
99 15...16	099 70...71	99 23	099 90
99 17	099 72...75	99 59	099 11
99 45	099 76	99 60	099 12
99 46	099 77	99 61	099 13
99 48	099 78	99 72	099 14...15

Die baureihenbezogene Umzeichnung der Schmalspur-Triebfahrzeuge ist detailliert im Umzeichnungsplan dargestellt.

Kennzeichnung der Fahrzeuge

bisherige Bezeichnung DR	neue Bezeichnung DR/DB
Dampflokomotiven	
99 1539	099 701-5
99 1542	099 702-3
99 1561	099 703-1
99 1562	099 704-9
99 1564	099 705-6
99 1568	099 706-4
99 1574	099 707-2
99 1582	099 708-0
99 1584	099 709-8
99 1585	099 710-6
99 1586	099 711-4
99 1606	099 712-2
99 1608	099 713-0
99 1713	099 720-5
99 1715	099 721-3
99 1731	099 722-1
99 1734	099 723-9
99 1735	099 724-7
99 1741	099 725-4
99 1746	099 726-2
99 1747	099 727-0
99 1749	099 728-8
99 1750	099 729-6
99 1757	099 730-4
99 1758	099 731-2
99 1759	099 732-0
99 1760	099 733-8
99 1761	099 734-6
99 1762	099 735-3
99 1771	099 736-1
99 1772	099 737-9
99 1773	099 738-7
99 1775	099 739-5
99 1776	099 740-3
99 1777	099 741-1
99 1778	099 742-9
99 1779	099 743-7
99 1780	099 744-5
99 1781	099 745-2
99 1782	099 746-0
99 1783	099 747-8

bisherige Bezeichnung DR	neue Bezeichnung DR/DB
99 1784	099 748-6
99 1785	099 749-4
99 1786	099 750-2
99 1787	099 751-0
99 1788	099 752-8
99 1789	099 753-6
99 1790	099 754-4
99 1791	099 755-1
99 1793	099 756-9
99 1794	099 757-7
99 4532	099 760-1
99 4632	099 770-0
99 4633	099 771-8
99 4801	099 780-9
99 4802	099 781-7
99 2321	099 901-1
99 2322	099 902-9
99 2323	099 903-7
99 2331	099 904-5
99 2332	099 905-2
99 5901	099 110-9
99 5902	099 111-7
99 5903	099 112-5
99 5906	099 113-3
99 6001	099 120-8
99 6101	099 130-7
99 7222	099 140-6
99 7231	099 141-4
99 7232	099 142-2
99 7233	099 143-0
99 7234	099 144-8
99 7235	099 145-5
99 7236	099 146-3
99 7237	099 147-1
99 7238	099 148-9
997239	099 149-7
99 7240	099 150-5
99 7241	099 151-3
99 7242	099 152-1
99 7243	099 153-9

bisherige Bezeichnung DR	neue Bezeichnung DR/DB
99 7244	099 154-7
99 7245	099 155-4
99 7246	099 156-2
99 7247	099 157-0
Brennkraftlokomotiven	
199 861	299 110-7
199 863	299 111-5
199 870	299 112-3
199 871	299 113-1
199 872	299 114-9
199 874	299 115-6
199 877	299 116-4
199 879	299 117-2
199 891	299 118-0
199 892	299 119-8
Kleinlokomotiven	
329 501[1)]	399 101-5
329 502[1)]	399 102-3
329 503[1)]	399 103-1
329 504[1)]	399 104-9
199 003	399 110-6
199 004	399 111-4
199 005	399 112-2
199 006	399 113-0
199 010	399 114-8
199 011	399 115-5
199 012	399 116-3
199 301	399 130-4
199 101	399 601-4
199 102	399 602-2
199 103	399 603-0
199 007	399 701-2
199 008	399 702-0

[1)] bisherige Bezeichnung DB

Umzeichnungsplan der betriebsfähigen Museums-/Traditionstriebfahrzeuge der DR und der DB

Grundsätze

Da durch die betriebsfähigen Museums-/Traditions-Triebfahrzeuge bei Überführungsfahrten zu Ausstellungen bzw. Sonderfahrten auch Zugförderleistungen erbracht werden, ist es notwendig, für diese Fälle die Leistungsabrechnung über EDV vorzunehmen.

Um dem Rechner die Identifikation dieser Leistungen zu erleichtern, wurde festgelegt, für die betriebsfähigen Museums-/Traditionsfahrzeuge jeder Triebfahrzeugart eine gesonderte Tfz-Kennzeichnung zu entwickeln.

Diese Triebfahrzeug-Kennzeichnung wird jedoch nur im Führerstand der Triebfahrzeuge angeschrieben und zwar erst dann, wenn das entsprechende Fahrzeug aus dem planmäßigen Betriebseinsatz ausgeschieden ist.

Um den originalgetreuen Zustand der Triebfahrzeuge weitestgehend zu erhalten, wird außen am Fahrzeug diejenige Triebfahrzeug-Kennzeichnung angebracht, unter der das Triebfahrzeug in Dienst gestellt wurde oder vor der Einführung der Leistungsabrechnung über EDV im Dienst gestanden hat. Auch diese Kennzeichnung wird erst nach dem Ausscheiden aus dem planmäßigen Betriebseinsatz am Fahrzeug angebracht.

Triebfahrzeug-Baureihe

Die Triebfahrzeug-Baureihe wird nach folgendem Schema gebildet:

1. Ziffer = Ziffer der Triebfahrzeugart
2. u. 3. Ziffer = 88

Ordnungsnummer

Die neue Kennzeichnung enthält in der Ordnungsnummer nach Möglichkeit einen Teil der ursprünglichen Triebfahrzeug-BR, damit ein Rückschluß auf diese möglich ist.

Die Ordnungsnummer setzt sich wie folgt zusammen:

1./2. Stelle = 1./2. Ziffer der am Fahrzeug äußerlich angebrachten historischen Triebfahrzeug-Baureihenkennzeichnung.

3. Stelle = laufender Zähler zur Unterscheidung gleichartiger Fahrzeuge.

Für die Fahrzeuge der DB wurde als laufender Zähler die 1 bis 4 und für die Fahrzeuge der DR die 5 bis 8 vergeben.

Dampflokomotiven mit Ölfeuerung erhalten als laufenden Zähler die Ziffer 0 (DB) und 9 (DR).

Eine Ausnahme ergibt sich jedoch bei den Schmalspurdampflokomotiven der DR:

Da einerseits bei der DR mehr als vier Triebfahrzeuge als betriebsfähige Museums-/Traditionsfahrzeuge vorgesehen sind und andererseits die DB keine Schmalspurdampflokomotiven besitzt, nutzt die DR die Ziffern von 1 bis 8.

Für Bei-, Mittel- und Steuerwagen läßt sich eine Zuordnung der am Fahrzeug anzuschreibenden BR-Bezeichnung zur neuen Ordnungsnummer nicht herstellen, da die o. g. Bezeichnungsweise für jede Baureihe nur maximal 8 Fahrzeuge zuläßt. Ein weiterer Grund für die Unmöglichkeit dieser Zuordnung ist die Festlegung zur Unterscheidung der Bei-, Mittelwagen und der Steuerwagen durch die erste Ziffer der Ordnungsnummer.

Hier wird folgendermaßen verfahren:

Bei- und Mittelwagen werden in der Reihenfolge der Baureihen der dazugehörigen Triebwagen fortlaufend, beginnend mit 001, bis 599 durchnumeriert. Steuerwagen werden nach dem gleichen Schema durchgehend von 601 bis 999 durchnumeriert.

Kennzeichnung der Fahrzeuge

Dampflokomotiven

bisherige Bezeichn. DR	bisherige Bezeichn. DB	neue Anschrift am Triebfahrzeug	EDV-Bezeicnung auf dem Führerstand
	001 150	01 150	088 011-2
	012 100	01 1100	088 010-4
01 1531		01 531	088 015-3
01 2137		01 137	088 016-1
02 0201		18 201	088 189-6
03 1010		03 1010	088 035-1
03 2001		03 001	088 036-9
	023 105	23 105	088 231-6
35 1113		23 1113	088 235-7
38 1182		38 1182	088 385-0
38 5205		38 205	088 386-8
41 1185		41 1185	088 415-5
	042 360	41 360	088 410-6
44 1093		44 1093	088 445-2
	050 622	50 622	088 501-2
50 1849		50 849	088 505-3
52 6666		52 6666	088 525-1
58 3047		58 3047	088 585-5
62 1015		62 015	088 625-9
64 1007		64 007	088 645-7
65 1049		65 1049	088 655-6
74 1230		74 1230	088 745-5
86 1001		86 001	088 865-1
	086 457	86 457	088 861-0
89 8888		SAXONIA	088 895-8
89 1004		89 1004	088 896-6
89 6009		89 6009	088 897-4
91 1134		91 134	088 915-4
91 6580		91 6580	088 916-2
94 1292		94 1292	088 945-1
95 1027		95 027	088 955-0
99 1539		99 539	088 991-5
99 1713		99 713	088 992-3
99 2323		99 2323	088 993-1
99 4633		99 4633	088 994-9
99 5901		99 5901	088 995-6
99 6001		99 6001	088 996-4
99 7247		99 7247	088 997-2

Elektrische Lokomotiven

bisherige Bezeichn. DR	bisherige Bezeichn. DB	neue Anschrift am Triebfahrzeug	EDV-Bezeicnung auf dem Führerstand
	104 020	E 04 20	188 041-8
204 001		E 04 01	188 045-9
204 710		E 77 10	188 775-1
211 001		E 11 001	188 115-0
	118 003	E 18 03	188 181-2
	118 008	E 18 08	188 182-0
	118 047	E 18 47	188 183-8
218 031		E 18 31	188 185-3
	144 002	E 44 002	188 441-0
	144 119	E 44 119	188 442-8
	145 170	E 44 170	188 443-6
244 046		E 44 046	188 445-1
	160 010	E 60 010	188 601-9
	169 002	E 69 002	188 691-0
	169 003	E 69 003	188 692-8
	191 099	E 91 099	188 911-2
	194 579	E 94 279	188 941-9
254 056		E 94 056	188 945-0

Brennkraftlokomotiven

bisherige Bezeichn. DR	bisherige Bezeichn. DB	neue Anschrift am Triebfahrzeug	EDV-Bezeicnung auf dem Führerstand
	216 003	V 160 003	288 161-3
118 505		V 180 005	288 185-2
	220 002	V 200 002	288 201-7
	221 116	V 200 116	288 202-5
	280 002	V 80 002	288 801-4

Kleinlokomotiven

bisherige Bezeichn. DR	bisherige Bezeichn. DB	neue Anschrift am Triebfahrzeug	EDV-Bezeicnung auf dem Führerstand
103 027		V 36 027	388 365-9

Elektrische Triebwagen

bisherige Bezeichn. DR	bisherige Bezeichn. DB	neue Anschrift am Triebfahrzeug	EDV-Bezeicnung auf dem Führerstand
	425 115	ET 25 015a	488 251-0
	425 415	ET 25 015b	488 252-8
	430 114	ET 30 014a	488 301-3
	430 414	ET 30 014b	488 302-1
	465 006	ET 65 006	488 651-1
275 659		ET 165 155	488 165-2

Brennkrafttriebwagen

bisherige Bezeichn. DR	bisherige Bezeichn. DB	neue Anschrift am Triebfahrzeug	EDV-Bezeicnung auf dem Führerstand
183 252		VT 137 225	688 135-3
	601 014	VT 11 5014	688 111-4
	601 019	VT 11 5019	688 112-2
	612 506	VT 12 506	688 121-3
	612 507	VT 12 507	688 122-1
	613 603	VT 08 503	688 081-9
	613 620	VT 08 520	688 082-7
187 025		VT 137 566	688 136-1
		VT 137 322	688 137-9

Schienenomnibusse

bisherige Bezeichn. DR	bisherige Bezeichn. DB	neue Anschrift am Triebfahrzeug	EDV-Bezeicnung auf dem Führerstand
	795 240	VT 95 9240	788 951-2
187 001		VT 133 522	788 135-2

Steuer-, Mittel- und Beiwagen für ET

bisherige Bezeichn. DR	bisherige Bezeichn. DB	neue Anschrift am Triebfahrzeug	EDV-Bezeicnung auf dem Führerstand
	825 015	EM 25 015	888 001-5
	830 012	EM 30 012	888 002-3
	830 014	EM 30 014	888 003-1
	865 006	EM 65 006	888 004-9
	865 106	EM 65 106	888 005-7
	865 606	ES 65 006	888 601-2
275 660		ES 165 155	888 602-0

Steuer-, Mittel- und Beiwagen für VT

bisherige Bezeichn. DR	bisherige Bezeichn. DB	neue Anschrift am Triebfahrzeug	EDV-Bezeicnung auf dem Führerstand
	901 115	VM 11 5115	988 001-4
	901 116	VM 11 5116	988 002-2
	901 121	VM 11 5121	988 003-0
	901 122	VM 11 5122	988 004-8
	901 201	VM 11 5201	988 005-5
	901 203	VM 11 5203	988 006-3
	901 401	VM 11 5401	988 007-1
	901 404	VM 11 5404	988 008-9
	912 501	VM 12 501	988 009-7
	912 507	VM 12 507	988 010-5
	913 010	VM 08 510	988 011-3
	913 012	VM 08 512	988 012-1
	913 603	VS 08 503	988 601-1
	995 019	VB 142 019	988 013-9

Modell Eisen Bahner Güterschuppen

Der erfolgreiche Modellbahn · Kleinanzeigen Markt

Anzeigenschluß für die nächste Ausgabe, Heft 7/91, ist am 10. Juni 1991

Biete

Biete N Material Piko, Eisenbahnliteratur. Suche BR 84 u. BR 91 H0. R. Neubert, Otto-Nuschke-Str. 40, O-4370 Köthen

Verkaufe Mercur Spur 0-Modelle 1C1 Schleppt./B1 Schleppt.Lok Schnellzug-Personen-Güter-Pack-Kranwagen, zusammen 30 Stück, Top-Zustand. Jürgen Scheffler, Lohrstr. 39, O-9002 Chemnitz, Tel. 42459

Verkaufe H0-Material, Waggons und Loks. Kfz-Liste gegen Freiumschlag anfordern. Wolfgang Laukner, Markt 14, O-9372 Wolkenstein

LGBII m. Fahrzeuge und Zubehör, H0, 2L Gleichstromlok zu verkaufen sowie H0-Autos, Liste gegen Rückporto. Christian Fricke, Im Barm 4, W-3004 Isernhagen 2, Tel. 05139/87111

Verk. Roco-Wagen 46103 Glr DRG. 46385 SSy DRG, je 15,-, Bildbd. "Die DB heute" (Farbe) 30,- DM, 8x LED-Sign., 3 Farben je 3,- DM. Dietrich, Schulstr. 21, O-8713 Neusalza

Verkaufe gegen Gebot Liliput, 10502 (05 003, Wagnerbl.), 4501 (DR45001), 5204 (52 4867), 9510 (95020 DR-Grün+3W). M. Galle, Baumschulenstr. 42, O-1195 Berlin

Wer hat noch einen Video 2000? Verschenke Eisenbahnfilme an Fan im Postgebiet O. Klaus Hummel, Hochkalterstr. 25, W-8000 München 90

Verkaufe Modellbahnplatte, Spur N, Grösse 130x70 cm, diverse Kleinteile, Preis 150,- DM, 10 Meter Selbstbaugleis, 40,- DM. Reinhard Weber, A.-Nagelstr. 48, O-7034 Leipzig, Telefon 4788361

Verkaufe sehr preisgünstig H0-Mat. von A - Z, Loks, Wagen, Pilzgleis, Kfz. u. v. a. Listen anfordern bei H. Sowinski, Reclamstr. 10, O-7050 Leipzig

Biete Laternen, Schaffnertaschen, Gußschilder, Schaffnermappen usw. Suche ME 1952-1954, auch Einzelhefte. Axel Erxlebe, Breite Str. 25, O-3560 Salzwedel

Biete: Bahnland DDR; Feuer, Wasser, Kohle; Eisenbahnatlas DDR; Schmalspurbahnen in Sachsen; Eisenbahnjahrbuch 85; Klein- und Privatbahnarchiv 1. Uwe Endrijat, Kruskastr. 4b, O-3700 Wernigerode

Biete H0-BR 118, N-118 mehrf., TT80, 254; suche TT01, 22, 50, 52, Köa. defekt, Ersatzteile u. def. Loks. Ang. an Greger, Südstr. 24, O-4600Wittenberg/Lutherstadt

Verk. kompl. TT-Eisenbahnanl. Pla. im rechten Winkel, auch Einzelverk. möglich. Preis n.V. Olaf Rüger, Frauensteiner Str. 01, O- 8214 Colmnitz, Tel. Amt Klingenberg 8220

Verkaufe aus Platzgründen kompl.TT-Anlage 2,15x1,20 m m. roll. Mat., zwei Stromkr., schöne Landschaft. Preis n. Vereinb. J. Hartmann, Wörmlitzer Str. 10, O-4020 Halle

"ME" Jgge. 1953 bis 1988 (ohne Hefte 3.60 u. 7.72), "Ausgewählte Aufsätze 1952" u. "Sonderheft 1960". E. Pippig, Brösener Str. 14, O-1162 Berlin

Spur-N-ROCO ET 90 mit Karton für DM 75,- abzugeben. Guter Zustand. Bernd Lohmann, Norrenbergstr. 10, W-5600 Wuppertal-2

Verkaufe (Gebot): Bücher, Zeitschriften, Kursbücher, Fahrpläne. Umfangr. Liste 1,- DM in Briefm. Ulrich Vogel, In den Ziegelgärten 6, W-6700 Ludwigshafen

MacIntosh Computer, steuert Märklin Digital Interface, Gleich- und Wechselstrom, Info. DM 3,- in Briefmarken. K. Hornig, Dattenbachstr. 18, W-6246 Glashütten 2

Schmalspur-und Feldbahn-Literatur: Illustrierter Katalog gegen DM 4,- in Briefmarken. B. Beckmann, Kneippweg 5, W-3000 Hannover 91

Biete Broschüren, Schmalspurb. Mulda-Sayda 15,- DM und ehem. Wilsdruffer Schmalspurnetz 15,- DM. P. Wunderwald, Beethovenstr. 18, O-8210 Freital

Verk. H0-Modb.-Anlage 300x150 cm, betr.fähig, klappbar an Wand, mit Stromvers. u. Handsteur., 30 Fahrstr.,12 Bel., Kr. 155ign., 30 Wei. und Zubehör, viel Pilzersatzmat. Volker Breitlauch, Damaschkestr. 7a, O-5700 Mühlhausen i. Thür.

"me" komplett 1975 - 1990 zu verk. DM 200,-. W. Kießling, Diesterwegstr. 5, O-8900 Görlitz

Umfangr. H0-Mat. (DDR-Prod.) auf Grund AG-Auflösung günstig abzugeben. Liste mit frank. Rückantwort anfordern. Dieter Leschnikowski, Dimitroffstr. 57, O-9072 Chemnitz

Verkaufe Märklin-Raritäten. Liste gegen DM 5,-. W. Hiedemann, Pongser Str. 262, W-4050 Mönchengladbach 2

Biete "me" 1952 ungeb., 1953-1967 geb., 1968-1969 ungeb., Modellbahnpraxis-Heft 1-15, Transpress-Lit. nach Liste. B. Wilde, Grenzweg 40, O-1634 Rangsdorf

Verk. Kupplungssammlung Märklin Bing, Garette u. a. um 1930. "Das Signal" Hefte 4/61 bis 28/68. "Eisenbahnpraxis" 1983 bis 1990. Div. H0-Primusgleismat. um 1950. Lutz Kühnel, Rabensteiner Str. 39, O-1143 Berlin

VHS: Im Land der Garratts, Züge durch die Zeit, Sauschwänzlebahn, 95 027, je Film 55,- DM + 5,- DM Porto und Verpackung, alle Filme 1-2 mal gesehen (Originalfilm). Th. Steckmann, Wacholderweg 3, W-2121 Dahlenburg

Verkaufe Egger-Bahn Wagen, Liste gegen Rückporto (Antwortpostkarte). Uwe Söder, Blumenbachstr. 7, W-3400 Göttingen

Eisenbahnen im Altmühltal: 276 S., 300 Fot., viele Tab. und Skizzen, Preis 72,- DM. Verkauf durch Autor: Leonhard Bergsteiner, Blücherstr. 38, W-8070 Ingolstadt

Biete: Metros d. W., Dampfl.-Sonderbaua., Diesell. GL.Ann. 95-36, D.schmalsp. Staatseisenb. im Königr. Sachs., Windbergb., Schmalspurb. zw. Spree u. Neiße, Schmalspurb. Gera-Pf.-W.-Mumsd. Suche: Dampfl. A.3 4.A: R. Daul, Leninstr. 65, O-3300 Schönebeck

Suche Rivarossi H0 10002, ROCO BR74 Triebtender 2'2'T 26 H0 für BR 50, Gehäuse für Tender Liliput BR 05, Stromlinie rot. Hans Schöne, Johnsbacher Weg 1, O-8021 Dresden

Achtung: H0-Preiser Figuren günstig zu verkaufen. Liste gegen fr. Umschlag. Boris Geier, Ittelsburgerstr.26 a, W-8944 Grönenbach, Tel. 08334/1715

Verkaufe: Dampflok Nr.-Schilder 01, 95, 50 Franco-Crosti 23. Angeb. an Rolf Hugger, Staffelackerstr. 10, CH-8953 Dietikon, Schweiz

Biete: Transpress-Literatur. Liste anfordern bei M. Schlücker, Seestr. 1, O-2001 Pragsdorf

Gelegenheit: 50 Loks, 90 Wag., Autos, Raritäten zuseh. Pilzgleis, H0-Literatur zu Ramschpreisen od. Tausch geg. N-Mat. Epoche 2, DRG Liste geg. Freiumschlag anfordern. Olaf Rossa, Töpfergasse 6, O-7220 Pegau

Strab-Arch. 4, Diesellok/Kleinbahnarch., Pforten-Mumsd., Spree/Neiße, Bln. u. seine S-Bahn, Loks u. Wagen H0, Liste anf.: Böhme, Oederaner Str. 12, O-8028 Dresden

Suche Dampflokposter der Baureihe 50, 58 und 86. Thomas Päßler, Lessingstr. 9, O-9166 Thalheim

Biete

Biete: H0e-Set "Waldenburg": Lok 3 Pers., 2 Güterwg. von Liliput (Sammlerwert); Rollwagen,- blöcke H0e; Suche: TT E70 braun, grün; Triebzug "Transitus", "Courier". Jan Methling, Wismarsche Str. 15, O-2500 Rostock 1

Verkaufe Zinnfiguren 1813-15, Zeit Napoleon I., Flachfiguren, Katalog gegen 15,- DM. Ursula Knoll, W.-Florin-Str. 13, O-1422 Hennigsdorf

Verkaufe EB/MB-Literatur, z.B. Zeunerts'SB; Dias WEM; H0/H0e/TT-Material. J. Schulz, Am Lehmberg 46/103-39, O-8029 Dresden

Spur II US-Güterzug "Southern Pacific" (Magnus), 8teilig und 1"Shell"-Tankwagen (dt., 4-Achser), mit Einzelvitrinen, VB 65 % v. NP. Tel. 089/9301197

Verkaufe Zeitschrift Modelleisenbahner, Jahrg. 1969 bis 1990, nur komplett, pro Jahrg. 10,- DM. W. Jamko, Blauebeilstr. 19, O-3040 Magdeburg

Verk. Fotos DR-Dampf ab 1979 (Liste gegen Freiumschlag). M. Kellig, Lutherstr. 43, O-8900 Görlitz

TT: BR 35, 92, 81, V36, 103, 110,111, 118, 130, 171, V200, E499, 242, 211; G- u. P-Wagen; u. a. Säuretopfw., Kesselw., Zementw., Kühlw., offene u. gedeckte W., Bunkerw. Steffen Keller, Neue Str., O-7512 Cottbus

Verkaufe/Tausche verschiedene Eisenbahnutensilien, z.B. Lampen u. Handrä. J. Auerswald, Kahlhügelweg 36, O-8273 Coswig/Sörnewitz

Verkaufe TT, 26 Loks, 110 Wagen, ladenneu, 1.900,- DM für 1.400,- DM.Christian Weber, Rubensweg 15, O-8020 Dresden

"ME" 70 - 89, ca. 150 Hefte und Rollmat. H0, Liste gg. Freiumschlag. Suche H0-Gehäuse BR 75 DR u. BR 99 H0m. D. Mauter, Kl.-Gottwald-Allee 160, O-1120 Berlin

Gartenbahn IIe Technomodell. Rudi Nuhn, Dr.-Wilhelm-Külz-Str. 5, O-2130 Prenzlau

Biete Spreewald-, Selketalbahn, Dampflokarchiv 2 (88) Reisen m. d. Schmalspurbahn. Su.: Schmalspurl. v. transpress. Th. Schellhase, Perlitz-Str. 18, O-1580 Potsdam, Tel. 23321 (7.00 - 17.00 Uhr

Verk. in Piko N NEU 9 Loks, viele Schienen, Weichen, Signale, Figur. 50 Wagen in TT NEU 7 Loks, Wagen, viel Gleism. H. Leipnitz, Ostbahnhofstr. 17, O-7280 Eilenburg

Verk. H0-Material, Piko u. EBM, H0e, tm. ET m. BW PREFO m. Motor. Bitte Liste anfordern. Hans Hoffmann, Ludw.-Wucherer-Str. 73, O-4020 Halle

TRIX EXPRESS-Modellbahn zu verkaufen. Liste gegen Freiumschlag. Guido Schulte, Lindenhof 2, W-5760 Arnsberg 1

Verkaufe Modellbahner, kpl. Jahrgänge 81-87, gebunden, 88-90 ung. u. Sonderjournale 2.89 u. 2.87 u. div. Transpressbücher u. v. m. Liste gg. Freiumschlag. Dieter Brandner, Wismarer Str. 10, W-3330 Helmstedt

Feldbahn- u. Schmalspurdampf-Videos zu vk. Angeb. u. Info von Schienen-Video Westermann, Postfach 2651, W-4840 Rheda-Wiedenbrück H

LGB, REGNER-Feldbahn, POLA-Gebäudemodelle u. a., Spur-II-Zubehör, PROXXON-Bastlermasch., günstig. Angeb. anford. von Maxheim Modellspielwaren, Soterstr. 35, W-5500 Trier H

Biete in H0 Dampfloks von Piko BR41-01-89-86-75 sowie G8 und diverse Ersatzteile für Dampfloks, zusammen 250,- DM, Einzelverkauf möglich. Bei Interesse Zusendung nur per Nachnahme oder Vorausz., Ersatzteile kostenl. Uwe Bartkowiak, Weberstr. 6, O-2510 Rostock 5

Biete Modelleisenbahner 1976/77/79-83, je Heft 1,- DM u. "Die Lokomotive in Kunst, Witz u. Karikatur", 50,- DM. A. Tretbar, W.-Petzold-Str. 14, O-6502 Gera

Verkaufe Buch: "Leitfaden für den Dampflokomotivdienst" von L. Niederstraßer. Jens-Peter Fried, Brahmsstr. 43, O-1800 Brandenburg

Niederstrasser-Leitfaden für den Dampflokomotivdienst, Reprint der 9. Auflage, DM 62,- + Versand. B. Beckmann, Kneippweg 5, W-3000 Hannover 91

Verk. TT BR 35, 80, 92, 110, 118,119, 211, 242, 243, 250, 254, E94 (DB), E44, E91 (Eigenb.), BR 106, BR 102 (V20), LVT u. BW, div. Wagen, TT-Fahrzeuge (viel Eigenb.). Michael Lehmann, Ruststr. 08, O-7031 Leipzig

Sammlungsauflösung Miba, EM, EK, Lokrundschau, Faller-Magazin. Auch einzeln. Keine Liste. Konkrete Anfrage mit Rückporto. Axel Rauch, PF 100512, W-3167 Burgdorf

MIBA, 12.89, Modellmagazin 8.90, LOK-Report 6.90, Märklinmagazin 1 u.3.85, 5.87, 2.88; Modellbahnwelt 6.89 - 1.91; EZ 9.89. Eichler, Seydelstr. 40, O- 6502 Gera

Verkaufe Märklin Spur Z, Loks (Werbe-) Wagen, Zubehör, etc. Liste gegen Freiumschlag. Ralf Niederstrasser, Ilchinger Weg 8 B, W-8011 Zorneding

Biete umfangreiche TT-Sammlung (u.a. BR50, 40; BR64, 89). Suche roll. Material H0e und H0m, "Modellbahnpraxis" u. "Signal"-Zeitschriften. Uwe Benndorf, Brackestr. 29, O-7065 Leipzig

TT BR254: 40,-; BR250: 70,-; BR242: 35,-; BR130: 35,-; BR56: 60,-; BR86: 50,-; Gehäuse 118: 5,-; 130: 5,-; 254: 10,-; 250: 25,-; Rahmen 118:10,-. Suche Piko N 4teil., Doppelstockz. 118 neue Ausfüh. Friedrich Steglich, Wegastr. 12, O-7063 Leipzig

Wegen Teilauflösung eine H0-Sammlung zu alten DDR-Preisen zu verkaufen. Bitte Liste gegen Freiumschlag anfordern. Herbert Meerhatz, Am Pollingpark 1, O-4500 Dessau

Verkaufe Eisenbahn- und Nahverkehrszeitschriften. Liste gegen 0,60 DM Rückporto. Schweers, Thürmchenswall72, W-5000 Köln 1

Biete Atlas DR (19 Karten 1: 300000, 10 Städte, auch Gesamt-Berlin 1:150000) m. v. techn. Details zu verk. od. Tausch geg. E-Rangierlok (TT), z.B. E63. Klaus D. Aurada, Helsinki-Ring 19 B, O-2200 Greifswald

Biete 4 Bände Deutsche Eisenbahn, Edition von Archiv Verlag Braunschweig an. Neupreis ca. 1.300,- DM, VB 600,- DM. Rüdiger Collbrunn, W-4900 Heuford, Tel. 05221/86501

Verkaufe: Berlin u. s. S-Bahn 20,-; Eisenbahnatlas DDR 30,-; Saxonia 10,-; Straßenb. A3 25,-; Eisenb.Wg. 15,-; Straßen-b. in Karl-Marx-Stadt 15,-; links u. rechts d. klei. Bahnen 5,- DM. Siegfried Schiller, Gartenweg1, O-8601 Halbendorf/Gebirge

Eisenbahn Kurier ab 1.86, Eisenbahnmagazin ab 1.86, Straßenbahnmagazin ab 59, Stadtverk. ab 1.86, Schienenverkehr ab 9.85, Kursbücher DB, DR, ÖBB, SBB.Chiffre ME06/480365

Biete Reisen m. d. Schmalspurbahn: Klein- u. Privatb.archiv 1; Das gr. Anlagenbuch; Modellbahn-Elektronik; BW zur Dampflokzeit; Die Eisenbahn in Jena. Andreas Horn, Karl-Marx-Str. 20, O-8905 Hagenwerder

TT rollend. Material, ladenneu zum alten Preis, 2 Trafos und Zubeh., Trafo zu verkaufen. Schienen und Signale gratis dazu. Alles für Großanlage. Helmut Kubach, Riesaer Str. 37, O-8281 Großen-hain

Verk. TRIX Int. bay. G-Waggons, z.T. dezent patiniert, je 1x 3600, 3603, 3604, 3610, 3611, 3612, zus. 135,- DM. G. Helms, Mauerackerstr. 1, W.7121 Erligheim

Verkaufe günstig N-Spur, z.B. Fleischmann BR 78 DR 90,- , BR 53 DR 85,-, umfangreiche Liste g. Freiumschlag. Lembke, Motzstr. 52, W-1000 Berlin 30

Verkaufe: ca. 55000 neue Ersatzteile H0, TT, N, ehem. Piko-Prod., Gehs. Rads. Rahm. Steuerg. Schleif. Motoren usw., Trafo-Erst. Reparaturunterlagen von BRO1-BR95. E-Loks, Triebw., TT, N. Ersatzteil-Bestellkatalog Fleischmann, Rocco, Arnold, Fach-Bücher, Kataloge, "me" ab 1952, Zubehör, Werkzeug. H0, TT, 87 Loks, Triebwagen, Eins B. Gesamt-Wert 28.000,- DM. Nur Gesamtverkauf 19.500,- DM. Heinz Köcher, E.-Thälmann-Str. 17, O-1590 Potsdam

Fotos/Dias von DR/DB/ÖBB sowie SNCF u. a. m., Buchfahrpläne Rbd Dresden sowie typ. Eisendrucksachen, Eisenbahnvideos (Amateuraufnahmen) der DR, - versende Auswahlliste gegen Freiumschlag. Thomas Finger, Mansfelder Str. 3, O-8019 Dresden

Verk. Reisen m. d. Dampfbahn, Loksv. Borsig, Dampflok-Sonderbauarten, Klein- und Privatb.-Archiv, LA Baden, Umz.-Plan DRG 1925. Büttner, Wagnergasse 5, O-9381 Grünberg

Biete Zeitschriften, Bücher, Kataloge. Liste gegen Freiumschlag. M. Döpner, Keilerweg 60, W- 4800 Bielefeld 11

Preiswerte LGB-Sammlerstücke u. supergünst US-Importe u. POLA-LGB-Zubehör (./.25 %) gegen Freiumschlag an: Kreitner, Kleinreuther Weg 37, W-8500 Nürnberg 10

Biete: MEB 1953 - 89, Eisenb.-Jahrbuch 75 - 85, Eisenbahnlit. sowie TT-Fahrzeuge, Preisangebote. Günter Drescher, Petershainer Weg 90, O-8921 Mücka

Verkaufe: N-Anlage 2m x 1,35m, gute Geländeges. u. -Gleisanlage, Stromver. (einsatzbereit), DM 300,-. Suche: "me", Jg. 52 - 55 u. 2.56 (auchTausch). Jens Becü, Borner Str. 24,O-1093 Berlin

Verk. N-Modellbahnanl. billig! 3,6x3, 1m; 5teilig, Mittelbedienung,vorführbereit zum Weiterbau, 29 Loks, 172 Wagen, 63 Weichen, viel Zubehör, kompl. Peter Weigel, Beyerleinstr. 8a, O-7022 Leipzig

Biete H0, H0e, TT u. N Loks, BS HO, H0e, Liter. "me" 53 - 90, "Das Signal", ME,- EB- Kal. Suche H0-Dampfloks in den Ausführungen DR, DB und DRG. Dieter Löser, O.-Grotewohl-Ring 17b, O-9412 Schneeberg

EB-Lit., Postkartenserien, div. Hefte ME, Liste gegen Rückumschlag, evtl. Tausch gegen N-Material. J. Göldner, Breitenfelder Str. 8, O-9651 Wohlhausen

Niederstrasser-Leitfaden für den Dampflokomotivdienst D6E6 Reprint neu, DM 62,- u. Versand. B. Beckmann, Kneippweg 5, W-3000 Hannover 91

Biete in TT-Zeuke: V180 z.T. gegen 01 o. ähnl. u. z. Verk.: 545/63, 66, 90, 488, 763, 765, alles original verpackt u. sehr guter Zustand. Angeb. an: Thomas Jerchel, Allee der Bauschaffenden 93, O-2540 Rostock

Verkaufe TT, ladenneu, BR 23 mit Tourex, BR 86, BR 254, Kleins. Tw BR186, Güterwagen, Kreuzweiche. K. Meißner, Am Gradierwerk 5, O-5322 Bad Sulza

Biete Mäklin H0 komplette Anlage mit viel Zubehör, Loks, Wagen usw., Baujahr 1960 - 1986, Stückliste anfordern, Preis nach Vereinbarung, nur komplett. Peter Schäfer, Kaszanienstr. 16, O-8270 Coswig

Biete BR 003 (MARKLIN) 385, 150,-; BR 03(FLm) Sammlerstück 1361, BR 24, 55, 64, 66, 75, 80, 99, Piko-Express-Wagen, ESPEWE-Modelle. Vogel, Schilfhof 21, O-1585 Potsdam

Biete H0-Automodelle, versch. Firmen (Wiking, Herpa, Kibri). Suche inTT von Rokal Triebwagen und Güterwagen. Autoliste per frankierten Rückumschlag. Mario Bäßler, Str. der Einheit 7, O-9382 Augustusburg

Verk. Fl. E44 (4330). Hamo V 160 (Lollo), Fl V60 (1379), Piko E44 -Gehäuse. Horst Herring, Oldenburger Str. 8, W-2400 Lübeck 1, Tel. 0451/4991628

Verk. Rokal Spur TT Fahrzeuge mit orig. Verpackungen, komplett. Tel.08435/697

Verkaufe div. Röwa Schnellzug-TEE Wagen, E91 für 2 Lt Wechselstrom, Lima-LH Express. Liste gegen Freiumschlag. H. Dengel, Kreisental 20, W-6921 Epfenbach

Biete Märklin H0-Loks, Gleise u. Zubehör. Suche 84 91 Hruska, E18, 44, 94Rehse, 03Schicht B Lok Gützold, 62 Bergf. 61 EAW Henschelw. Peter Wolfsteller, Ringelnatzstr. 8, O-7250 Wurzen

Biete Fotoserie Dampfloks DR, Spanien, Japan, Philippinen, GB. Listen gegen Freiumschlag (Angabe des Wunsches). Endisch, Friedenstr. 26, 3600 Halberstadt

Liliput BR38 (Nr. 102), Pocher amerik. D-Zugwagen Nr. 227/2 u. 228/2. Alles neu. R. König, Happoldstr. 19,W-7000 Stuttgart 30

Biete luftgesteuertes Dampflok-Läutewerk, Messing-Ölspritze, Laterne v. Dampflok, Schilder v. alten Waggons, Wagner-Reglerheb. Schriftl. Preisangebote erwünscht. Lutz Bastubbe, Winsstr. 66, O-1055 Berlin

LGB: 2010, (2020) je 180,-; 2040 650,-; (2076) 180,-; (2095) 500,-; 3063, 3064, 3070, 3071 m.Bel. je 140,-; u.v.m. (auch 2080S). D. Lehmann, Tel. Bln-W 663 79 59

Verk. billig Lima V188, DB, 75,-; Roco 44003 "München", 46130 "Dresden" (je 22,-), Piko 89.2 und VT 70/135 g. Geb. Gocht, Otto-Militzer-Str. 24, O-7034 Leipzig

Suche Bahn u. Modell 12/89. Biete ältere Hefte Eisenbahn Magazin, Eisenbahn Illustrierte, Welt der Eisenbahn sowie Bahn u. Modell 4/90. Manfred Lemuth, Neumarktstr. 06, O- 6101 Metzels

Verk. Motordraisine m. veränderb. Spurweiten (Umbau) f. 1000, 900, 750 und 600 mm, Motor Fichtel und Sachs, 97 cm^3, ca 25 km/h, 2 Gänge. Schriftl. Preisangeb. erwünscht. Lutz Bastubbe, Winsstr. 66, O-1055 Berlin

Biete

Verk. Spur S Stadtilm Loks u. Wagen. Suche Zeuge Spur O Plattenwagen m Minolauto, Zeuke-Lampen. Rabe, Trelleborger Str. 11, O-1100 Berlin

VERKAUFE ME-Hefte von 7.82 bis 12.88 sowie Eisenbahnjahrbuch von 71,72, 74-79. Werner Pawlizki, Großenhainer Str. 35, O-7840 Senftenberg

Verk. ME Jg. 68-87, gebunden, 600,-; Jg. 88-90 ungeb., Einzelh. v. 55-67, div. Modellb.literatur. H0 Geb. u. roll. Mat. z.T. neu. R. Lübke, Poststr. 13, O-9400 Aue

Piko H0 neuwertig: Dampfloks, Stck. 40,- DM: BR01, BR95, BR38, BR56. D-Zugwagen 5,- DM, Reisezugw. von 2,- bis 4,- DM. Güterwagen von 3-6,- DM sowie Kriegsdampflok mit K-Tender. Wolf Radach, Am Unlerbar 1, O-3029 Magdeburg

Verk. zahlreiche u. a. neueste HERPA u. ALBEDO Serien- und Werbemodelle. Suche HERPA 839012 (88), 826023 (89). Rudolpf, Neustadt 1, O-6850 Lobenstein

Gebe überzähliges Rollmaterial in H0 preisgünstig ab. Detaillierte Angaben gegen Rückporto. Uwe Bartkowiak, Weberstr. 6, O-2510 Rostock 5

Verkaufe Piko, H0, Belgische Diesellok 6001, ungefahren. Klaus Hieber, Lumumbastr. 23, O-3034 Magdeburg

Verkaufe Piko-N: Loks, Wagen, Weichen, Gleismaterial sowie Modelleisenbahner ab 1982 und andere Eisenbahnliteratur. W. Krabbes, Fritz-Lang-Str. 18, O-1599 Potsdam

Kleine EISENBAHN-Heftreihe; Heft 1: Die Kleinbahn Rathenow-Senzke-Paulinenaue-Nauen ("Die Stille Pauline"). Fakten und Zeichnungen einer ehemaligen Schmalspurbahn, 20 Seiten, inkl. Versand. Technische Darstellungen & Graphiken, Reinhard Taege, Dimitroffallee 172, O-1800 Brandenburg, Tel. 537587 H

Eisenbahnlit. zu verkaufen. Liste geg. Freiumschl., Lokfoto-Tausch. R. Nette, Pfortastr. 19, O-4800 Naumburg/S West

Verkaufe altes Morsegerät, Uhrw. Messing, 1.200,- DM, 3 Märklinwagen Sp.I Nr. 11885 + 2x 11884, à 250,- DM. Tel. 314530 Leipzig ab 19.00 Uhr

Biete Historische Bahnhofsbauten I 36,- DM. Werner Galle, Lessingstr. 9, O-7904 Elsterwerda

4 St. Donnerbüchsen geändert "DR", Roco, H0 4201A u. 4202S, je 15,- DM; 3achs. pr. Bundespostwagen Roco 44208A, 30,- DM. Graßmann, Str. d.Jugend 3, O-4450 Gräfenhainichen

Suche

Fachschriftsteller sucht laufend alte Eisenbahnbücher vor 1960, Lokbeschreibungen von Dampf, Diesel und E, VT und ET, Transpress-Jahresbücher vor 1970, "Uns gehören die Schienenwege", alte Zeitschriften vor 1970, Lokschilder, Gattungsschilder, alte Fotos. Jürgen U. Ebel, Postfach 132, W-4404 Telgte

Zeitschrift Modelleisenbahner der Jahrgänge 1952 und 1969-1972 zu kaufen gesucht. Zuschr. mit Preisvorstellungen. Thomas Thiel, W.-Külz-Str.1, O-8290 Kamenz

Suche LGB-Depeschen 1-3, 5, 6, 14/15, 21-30 und 46 sowie Spur II-Nachrichten Heft 1-8. Erich Möhl, Gertrudstr. 41, W-2870 Delmenhorst, Tel. 04221/74347

Suche Fotos/Dias: Grenzanlagen ehem. Grenze DDR/BRD/Berlin von Ost und West; Grenzbahnhöfe und Interzonenzüge aus der DR! J. Janikowski, Lufling 13, W-8491 Runding

Suche Modelleisenb.-Kal. 1991. P.Werner, Florian-Geyer-Str. 90, O-1199 Berlin, Tel. 6770940, ab 17.00 Uhr

Suche in H0: Omnibusse, Eigenbauten, Umbauten, normale, Bilder und in TT-01. Angebote an Andreas Konz, Th.-Storm-Str. 30d, W-5450 Neuwied 12,Tel: 02631/74983

LGB-Loks, Wagen, Gleismaterial und Pola-Häuser sucht: Tel. 0202/606295

Suche TTE70 grün u. braun, TTT334 Gehäuse blau und grün. Jens Lehmann, Platz d. DSF 11, O-7280 Eilenburg

A.M.S-Faller-Autos, M: 1: 87, Lkw für Prefo-Autotrans, H0-Schienenbusmodell der DR, H0-Signale, H0-Straßenbahn. Michael Schubert, Am Stemmelteich 25, W-3180 Wolfsburg, Tel. 05361/42589

Kaufe alte Märklin Spur Null, schöne Einzelstücke od. Anlage zu Höchstpr. Peter Hauer, Schubertstr. 1, W-7560 Gaggenau, Tel. 07225-5998

Suche Transpress-Bücher, vor allem Gera-Wuitz-Mumsdorf sowie die Rübelandbahn. Angebote bitte an W. Nüse,B 5,6, W-6800 Mannheim 1

Suche BR 110 o. 112 für H0, ggf. auch defekt. Zuschr. an: Carsten Pause, Niederleithe 12, O-8300 Pirna 4

Märklin-Eisenbahnen Spur 00, 0, 1, Blechspielzeug, Autos, Flugz., Schiffe, Militärspielzeug. Zahle für jedes Stück Sammlerpr. H. Buckram, H.-Welz-Str. 18, O-7144 Schkeuditz

Suche ME-Hefte, 4.86, 6.86, 7.86,10.87, 7.87, 1.87, 11.89, 6.90, 2.90. Biete "Reisen mit der Schmalspurbahn" von Günther Feuereißen für DM 15,-. Henry Schult, Randowstr. 42, O-1090 Berlin

Biller-Bahn Spur 0e gesucht. Loks, Wagen u. Zubehör. K. Eisele, Meisenweg 14, W-7910 Neu-Ulm 3, Tel. 0731/84769

Märklin 1990 - 1950, Eisenbahn aller Größen, Autos u. Flugz. von priv. Sammler ges. Faire Barzahlung! Auch BING CARETTE DOLL. H. Michels, Eichenstr. 25, W-3106 Eschede, Tel. 05142-4069

Suche rollendes Material für Spur TT. T. Wöhlte, Akazienweg 1, O-7903 Elster/Elbe

Suche Tonaufnahmen vom Dampfbetrieb bei der DR in den 60iger und 70iger Jahren. Lutz Humburg, Bahnhofstr. 20, W-2070 Ahrensburg

Suche Ersatzteile für alte VT oder ET von PICO. Motorengehäuse usw. Verkaufe West-Eisenbahnzeitschriften. K. Füngers, Am Volkspark 43, W-4720 Beckum 2

Suche rollendes Material für N-Spur (Pico), auch Material für den Fahrleitungsbetrieb. Jeschke, Frauenlobstr. 47a, O-1195 Berlin

Suche Kursbücher DRG/DR/DB bis 1975, ältere Eisenbahnliteratur, Lokbeschreibungen DV 930, Merkbücher Schienenfahrzeuge, Eisenbahnatlanten, Eisenbahnkarten. Angebote mit Preis an Siegfried Knapp, Untere Stadtmauer 27, W-7972 Isny

Eisenbahnmützen aus aller Welt, auch DR-Fährschiffahrt, gesucht. Tausch gegen N-Spur, Material möglich. Schröter, Halemweg 37, W-1000 Berlin 13

Märklin-Spur "0" v. "H0" vor 1960, Baukästen, Autos, Kataloge kauft: Höltershinken, Mollwitzerstr. 3, W-4600 Dortmund 1

Suche Angaben über Heeresfeldbahnen. Kaufe, verkaufe, tausche ME, Literatur, rollendes Mat. H0/H0e. Ulf Rosenthal, Dorfstr. Nr. 20, O-3561 Dahrendorf, Tel. Bonese 247

Suche Picco H0 eine Dampflok, E-Lok oder Triebwagen, auch einige Güter- und Personenwagen. M. Burghard, Kleine Bergstr. 90, W-6620 Völklingen. Tel. 16578

Mitropa Schlafwagen u. Bahnpostwagen der Fa. Schicht (dunkelgrüne Schachtel) u. Doppelstockzug (Deutsche Reichsbahn) möglichst auch Mittelteil, alles mit schwarzen Längsträgern, 6stelliger Wagennummer u. Beleuchtung gesucht. A. Raschke, Hauptstr. 56, W-6710 Frankenthal-Mörsch, Tel. 06233/63314

Märklin H0 oder größere Spuren gesucht. Auch Tausch oder Verkauf von Doubletten möglich. Henning Koch, Marktstr. 16, W-3343 Hornburg, Tel. 05334/1782

N-Auslaufmodelle, limitierte Ausgaben, Raritäten von Arnold, Fleischmann, Roco, Minitrix gesucht. Zuschriften erbeten unter Chiffre ME06/476899

Märklin-Auslaufmodelle gesucht sowie Raritäten, Sondermodelle, Sonderpackungen, Exportmodelle, ganze Sammlungen, Erbschaften, Geschäftsauflösungen. Zuschriften erbeten unter Chiffre ME06/476908

Suche (auch leihw.) Broschüre, 75 Jahre SB Cranz.-Oberwiesenthal, Vergangenheit und Gegenwart 1972. J. Schulz, Am Lehmberg 46/103-39, O-8029 Dresden

Suche für den Nachbau Fotos folgender Loks (auch von den Rückseiten): 994503; sä VIKREKO, 99.4525. W. Geissler, Schmiedesberg 10, W-2057 Reinbek

Ausländische Lokschilder gesucht. Vielfältige Tauschmöglichkeit vorhanden. Martin Hill, Am Lintel 33, W-2740 Bremervörde.

Suche Orig.-Schilder: BW Karl-Marx-Stadt; BW Saalfeld; BW Mügeln. Auf Ihr Angebot freut sich R. Steger, Südring 45, W-8670 Hof

Suche Orig.-Dampflokschilder, BW-Schilder, Gattungsschilder, Betriebsbücher, Buchfahrpläne. Angebote an Rainer Steger, Südring 45, W-8670 Hof

"me": 7-12.90 und 1-2.91. Stephan Weber, German Götz Str. 5, W-7475 Meßstetten.

Suche: InS Mst. 1:64 Wagen, Loks, Gleism. u. Zubehör (Kerin Stadtilm). Beite in TT versch. Loks und Wg. Alles neu. Liste gegen frankierten Rückumschlag anford. Bernd Marklewitz, Marienstr. 18, O-1160 Berlin

Altes Blechspielzeug vor 1950, Märklineisenbahnen und alles Zubehör, Militärfahrzeuge aller Art kauft Sammler. H. Buckram, H.- Welz-Str. 18, O-7144 Schkeuditz

Suche TEE "Ligure" Rivarossi Nr. 1773 oder 1786. Günter Supplie, Pfunzstr. 1, W-8901 Dinkelscherben, Tel.08236/421

Su.: LGB-voll. Mat. auch def. 4062, 4963, 4030, 4035, 3073, 4021, 4024, 4023, 4110, 4111, 3171. Th. Schellhase, Perlitz-Str. 18, O-1580 Potsdam

Suche in Spur N Dampfloks und Kesselwagen der DR von Piko wie BR65, BR55, Leuna, Minol usw. Modelle sollten neuwertig sein. Angebote an Harald Odernthal, Wietingstr. 19, W-2820Bremen 71, Tel. 0421-60656

Uhrmacher-Drehstuhl m. Zubehör, möglichst Fabr. Lorch. Dieter Knopp, Eschenweg 9, W-4156 Willich 3

Sammler sucht Tenderloks von Piko, Spur H0 und Loknummern-, Gattungssowie BW/RAW-Schilder. Georg Peters,Hollwert 37 f, W-2930 Varel 4

Suche Bahnpostwagen H0 von Piko, DR und andere Bahnen aus Osteuropa. Dietmar Dorscheid, Katharinenstr. 9, W-5120 Kohlscheid, Tel. 02407/8550

Suche Spur 0, Zeuke u. Liebmann, alles, auch Zubehör, zu kaufen, auch defekt u. Einzelteile. Frank Bock, Kirchplatz 4, W-4423 Gescher, Tel. 02542/7406

Modelleisenbahner 5.90; 6.90; 8.90 gesucht. T. Breuer, Hartkrögen 87, W-2000 Hamburg 56

- ACHTUNG -
Inserenten

Bedenken Sie bei Ihrer Anzeigenaufgabe, daß von den über 100.000 Lesern in den neuen Bundesländern nur 15% über ein eigenes Telefon verfügen.

Bitte nennen Sie darum in Ihrer Anzeige auch Ihre Anschrift.

SKL Bauart "Schöneweide" (H0) zu kaufen gesucht, auch Bausatz Be 100 (Kö) in H0. Uwe Schmidt, Ortolfstr. 166/803, O-1185 Berlin

Welcher Eisenbahnfreund hat Interesse am Bau und Planung für die Schmalspur 0/E und Lehmann-Bahn. Mecklenburgisch- Schmalspur- u. Feldbahnfreunde, Ekkehard Kruse, Wilhelmsruher-Damm 193, W- 1000 Berlin 26

Suche in TT E70 grün u. braun V200CCCP, Zeuke SJ in Braun und anderes Rollmaterial von Zeuke, auch Tausch möglich. D. Böhle, Höchste Str. 19, O-1017 Berlin

Suche Gützhold H0 BR 42; auch defekt u. BR 24. Angebote mit Preis an D. Büttner, Nürnberger Str. 30, O-8027 Dresden

Suche alles zum Thema Eisenbahn-Sicherungstechnik. Angebote an Roland Lorenz, Block 540/01/0206, O-4090 Halle-Neustadt

Suche alles von Spur II (1:22,5), vorwiegend Eigenbauten. K. Knorrn, Pflaumenweg 4, O-1200 Frankfurt/O.

N-Selectrix-Lok, betriebsbereit oder Selectrix-Decoder-Einbaun gesucht. Preisangebote bitte an Horst M. Graff, Goldammerweg 21, W-7012 Fellbach.

Suche TT E70 und Ersatzteile. Karsten Wandelt, Zossener Str. 110, O-1152 Berlin

Suche ex. Bay. S 3/6 von Arnold, Spur N, alte Ausführung in Grün, aus Fertigung 1985-87. Hilmar Bartsch, Gartenstr. 43, W-7441 Grossbettlingen, Tel. 07022/44580

Modellautos M1: 87 Ex-DDR-Pro. der AG 3/46 Dresden (Garant), AG 3/90 Mittweida, HAUFE, HERR, ESPEWE gesucht. Angebote mit Preis an: Karsten Radzium, Wische Weg 1, O-3281 Redekin

Suche alte Eisenbahnen Nenngr. 00/H0 sowie Zubehör u. Ersatzteile, auch defekte Loks. Besonders Eiltriebwagen u. Stromlinienlok von Permot und BR 03 von Herr. G. Wohlfahrt, Querstr. 3, O-5068 Erfurt, Tel. Erfurt 712727

Suche

Suche Modellautos, wie Matchbox, Plastmodelle M 1:87 und Modelle anderer Firmen, wie Gama - Siku - Dinki - Gorky u.a. Dirk Schwenke, Wiener Str. 41, O-4500 Dessau

Suche TT-Loks und Wagen gegen Barzahlung. Roland König, Frankfurter Str. 165, W-5000 Köln 90, Tel. 02203/63178

Suche B Lok Gützold, 61 EAW Henschelw. 62 Bergf. 1B1, E 18 u. B. Ausf. Stromlinienlok v. PICO Express, 2 Leiter-Wechselstrom-Loks und 3 Leiter. Biete Piko 2 Leiter. Peter Wolfsteller, Ringelnatzstr. 8, O.7250 Wurzen

Spur 0-Lok zu kaufen gesucht. Angebote mit Preis an Hans-Peter Dorn, Wilhelm-Guddorf Str. 6, O-1130 Berlin

"me" 11/89 und H0-Material aus DDR-Zeiten (bes. Modellautos) gesucht. "me" 8/88, 3/89, 5-7/89, 9/89, 1/90 abzugeben. Peter Müller, Lindenstr. 11/5112, O-6902 Jena

Suche Originalschilder BR 254 Nummernschild, Schild "Deutsche Reichsbahn", BW-Schild, sonstige anbieten. Angebote an M. Hessel, Ulmenstr. 21, W-7101 Langenbrettach

Suche Eisenbahn-Videos zu kaufen oder auch im Tausch gegen Eisenbahnliteratur. Egon Ludwig, Salv.-Allende-Str. 37, O-2540 Rostock

Suche BR 80, BR 89, sächs. VT und Güterwagen vor 1970 - alles von Piko - sehr gut erhalten. Angebote an D. Heissmeyer, Am Flöth 2, W-3258 Aerzen 2

Suche Farbcode (RAL) der ÖBB, DR, DB, SBB, in TT: Gehäuse E70 + Stromabnehmer, BR 118, 211, 242, 254, 221DB, 194DB, Eigenbauten und Kleinserien - auch Tausch. Uwe Ziegler, Käthe-Kollwitz-Str. 17, O-7254 Machern

Suche Blechspielzeug Spur I, alles über die Spreewaldbahn. Gerhard Huber, Brucknerstr. 6, W-7148 Remseck 1, Tel. 07146/3703

Suche: MZZ Natur-Wald-Sortiment (Baumrohlinge von D u. W). Birger Buczkowski, Lindenstr. 51, O-3550 Seehausen

Suche gegen höchste Bezahlung Lokschilder mit breiten Messing oder Alu-Zahlen, Bw/Rbd-Schilder (Riffelgrund od. Lücker). T. Samek, Schürbekerstr. 4, W-2000 Hamburg 76

Suche Arnold-Planenwagen Cirkus Roncalli 4474-04, Hocoholz 4476-01, 30 Jahre Arnold. Tel. W-02832/80456

Suche Bahn u. Modell 12/89. Biete ältere Hefte Eisenbahn Magazin, Eisenbahn Illustrierte, Welt der Eisenbahn sowie Bahn u. Modell 4/90. Manfred Lemuth, Neumarktstr. 06, O- 6101 Metzels

Su. VERO-BS. u. a. f. H0 u. TT 2 std. Lokschup., EG Radeburg. H0-Formsignale, auch ohne Antrieb, ro22. Mater. Angeb. m. Pr. T. Bierlich, Klopstockstr. 26, O-1147 Berlin

Suche Dampflok- und Fabrikschilder, besonders 64369, zu kaufen oder zu tauschen. Sven Hannemann, Borner Str. 10, O-1093 Berlin

H0-Pferdefuhrwerke, geschirrte Pferde, Wagenräder, auch einzeln, Bildmaterial über amer. Pionierzeit. Manfred Bochmann, Oststr. 23, O-9270 Hohenstein-Ernstthal

Suche TT: Kö, T334 (alt), profihafte Umbauten BR50, 52, 58, 41, 44, 01.5, 03, E44 u. a. mit verbindlichen Preisangebot. Frank Unger, Friedensstr. 6A, O-7272 Rackwitz

Suche dringend Kursbücher der DR von 1969-1966, auch einzeln. Heiko Müller, G.-Büchner-Str. 24, O-2500 Rostock

Aus allen Zeitepochen Fotos u. Dias der Geschichte der Halleschen Straßenbahn und der Merseburger Überlandbahn (MÜBAG). Andreas Kummer, Unter den Eichen 10, O-4202 Merseburg

Suche Modelleisenbahner, kompl. Jahrgänge bis 1990. P. von Bechen, Rennweg 8, W-8050 Freising

Suche von Piko 03 2x Lokfahrwerk kompl. V. Piko SVT 137, DRG 190/14/1/6 Gehäuse v. Steuerwagen a. R. Hiesgen, Drosselstiege 29, W-4720 Beckum

Suche Piko-N: Schnellzugwgn. B4ge, AB4ge, WR4g (DR) sowie Einzelhefte ME: 1+2.52, 9.54, 2.65 und 8.66. Biete: ME 5+6.53, 1+2.56, 12.60 (à Heft 0,50 DM). Ralf Köhler, L.-Herrmann-Str. 12, O-6500 Gera

Wer kann helfen? Leihweise alle Jahrgänge "Schienenfahrzeuge" so wie "Das Signal" und Eisenbahnjahrbücher gesucht. Wer hat anderes Material über Güterwagen? Rene Köhler, Alexanderstr. 4, O-6500 Gera

Suche: Indianer, Cowboys, Ritter usw., Tiere aus brauner, tonartiger Masse mit Drahtverstärkung innen, Fahrzeuge, Burg, Bauernhof, Kataloge, alles nur von LINEOL U. ELASTOLIN (Hausser). Biete: Modellbahnmaterial, verschiedene Spurweiten, Modellautos, Zubehör, Eisenbahnliteratur, Kalender usw. oder Bezahlung. H. Lang, Bangemannweg 7, W-3000 Hannover 91

Suche S-Bahnwagenkästen ET 167 und EB 167 von Firma Herr. Ernst-Eberhard Dunken, Tiroler Ring 460, W-2300 Kiel 14, Tel. 0431/787672

Suche: Modell einer Gleis-Nivellier-Stopfmaschine "Mainliner Duomatic 07-32" in H0 der Fa. Liliput o. anderer Herstell. o. Bezugsquelle eines Modells. Ullrich Reichert, Lange Str. 46A, O-7912 Schlieben

Suche Wannentender für BR 52 in TT. Siegfried Marquardt, Thielestr. 12, O-7300 Döbeln

Spur-O. Nur norm., kein Tin-Plate. Tel. W-030/6914335

Tausche

Wer tauscht mit mir ex-DDR-Feldbahnfotos gegen BRD? W. Ludwig, Kropsburgstr. 28, W-6740 Landau

Biete Spur N SBB RE4/4, E-Lok. Suche in H0 D-Zugwagen 3x 426/240, 6x 426/244, 2x 426/242. G. Krebs, Bahnhofstr. 32, W-3333 Büddenstedt 1

Lilip. BR 95013 DB geg. 95011 DR; Su.: Lil. BR 42 DR, Geh. BR 84 (Hruska); Biete Lil. BR 91 DR m. Faulh., BR 58 2059 DB (Roco), übern. Faulh.- Mot.-Einb. R. Lachs, SchwarzburgerStr. 15, O-1142 Berlin, Tel. 3316173

Tausche Postkarten mit Eisenbahnmotiven, besonders Bahnhofsgebäude. Leonhard Bergsteiner, Blücherstr. 38, W-8070 Ingolstadt

Tausche Lokschilder 86, 52.8 (EDV) 2310 gegen 50.3, 50, 440 und 03 gegen 01 oder 015. Meik Kellig, Lutherstr. 43, O-8900 Görlitz

Biete: H0 BR98009 fabrikneu mit Schachtel. Suche: H0e Technosächs. IK mit Motor. H. Jung, 16 Ridgewood Gardens, GB- AL5 3 NN Harpenden, Herts

Tausche Straßenbahnarchiv Nr. 7 gegen Nr. 5. Ralf Krämer, Otto-Dix-Ring 35/401, O-8020 Dresden

Suche H0 BR56 AEG, 56 in Grau, 38 DRG, 03 Schicht, 118 2 Streif. BieteH0 BR 24 alt, 55 DB, 75 sä, 95, 50,52 DR Peter Wolfsteller, Ringelnatzstr. 8, O-7250 Wurzen

Tausche Postkarten (Bahnladen usw.) gegen solche aus ostdt. Verlagen. DB-Fahrkarten geg. DR. sowie Fahrausw. des Nahverkehrs. Tauschliste kostenlos. M. Döpner, Keilerweg 60, W-4800 Bielefeld 11

Biete Märklin Spur 0 Eisenbahn u. Blechspielzeug von Lineol. Tip u. Co, Arnold, Schuco, Bj. 28-50 spec. Autos, suche Mercedes 170V Raadster, 503 BMW, Zust. gleich. Michael Georgi, Ziegelweg 29, O-9805 Neumark/Sa.

Biete Atlas DR (19 Karten 1:300000, 10 Städte, auch Gesamt-Berlin 1:150000) m.v. techn. Details zu verk.od. Tausch geg. E-Rangierlok (TT), z.B. E63. Klaus D. Aurada, Helsinki-Ring 19 B, O-2200 Greifswald

Gr. Lit.-Samml. ex-DDR u. Spur S/TT-Mod. zum Tausch. Suche ältere u. Kleinserien TT-Mod. und H0-Strabamod. - auch def. o. nur Gehäuse. Liste g.Porto bei Gräser, Schachtstr. 13, O-7022 Leipzig.

Alles N. Biete: 0-Leit-Maste m. Kurz. Ausl., Quertragew., Fahrdr. Suche: Fahrdr. 95 mm lang, Maste m. Lang. Ausl.; Kohleandrückfedern für BR55 von Piko. Ralf Lehmann, Fritz-Kunst-Str. 27, O-6908 Jena-Winzerla

Biete Märklin, 8 Loks u. Zubehör. Suche 03Schicht E18 44 94 Rehse 62, Bergf. 84 91 Hruska 50 mit Tendera. 118, 2 Stk. Peter Wolfsteller, Ringelnatzstr. 8, O-7250 Wurzen

Anzeigenschluß für die nächsterreichbare Ausgabe, Heft 7/91, ist am 10. Juni 1991

Doppelst. Mittelt. TT CSD grün geg. Mittelt. DR grün, verk. 2teilige Doppelst.einh., blau-elfenb. DR, 22,- DM. B. Caspar, PF. 8/4, O-8108 Weißig

Tausche und verkaufe Eisenbahnliteratur und Zeitschriften. Liste gegen Rückporto anfordern. Horst Wilde, Friedrich-List-Str. 38, O-5085 Erfurt

Edmondsonsche Fahrkarten ("Die Kleinen aus Pappe") von Sammler gesucht, auch Tausch. Norbert Wünsch, Gellertstr. 7, W-4100 Duisburg 1

Piko-Loks für Märklin-System: Wer baut meine Loks um oder verkauft Umbauten? Preisangebote an F. Koßwig, Leonhard-Kraus-Str. 2, W-5340 Bad Honnef 6

Formenbauer, Werkzeugmacher, Mechaniker, CNC-Kenntnisse, sucht in Modellbahn oder Spielwarenherstellung entspr. Einsatzgebiet. Berufserfahrung vorh. Auch Übernahme eines Gew. bzw. Werkstatt. Chiffre ME06/476933

Verk. f. H0 u. N: Loks, Wagen, Figu., ESPEWE-Autos, Laas-Einh., erzg. Holzspielz. Suche: MAV-Persowg. 1. u. 2. Kl. Liste g. Rückp. Frank Hiller, PF. 80-24, O-9081 Chemnitz

Sonderweichen Spur TT. Fertige aus Pilz-Gleismaterial Außenbogen, Innenbogen, Dreiwegeweichen, Weichen 7,5°. Preisliste geg. Freiumschlag. Horst Halbauer, Kötztinger Str. 16, O-1157 Berlin, Tel. 5081377

Suche Modellbauer (Profi oder Amateur), der mir gegen Honorar Fräs- und Drehteile für kleine Dampflok 1: 45 fertigt. Pläne vorhanden. Ralf Lauer, Consul-Vejento-Str. 5, W-6501 Klein-Winternheim

Suche hübsches eisenbahninter. Mädchen als Fotomodell für Bahnmotive, Raum Sachsen bevorz. Stefan Weber, Neumannstr. 3, O-7050 Leipzig

Hilfe! Wer weiß Rat? Meine N-Lok BR 10 von Rivarossi läuft sehr schlecht. Infos bitte an: Ulrich Gmähle, Hauptstr. 107, W-7321 Börtlingen

Verschiedenes

Umbau aller Piko-Modelle auf KK mit NEM-Schacht (auch andere Fabrikate); Trix-Adler-H0 zu verk. Preis VB. Knoth Pf. 05/52, O-6412 Sonneberg

Suche Partner zum Erfahrungs-und Gedankenaustausch, der ebenfalls wie ich sich diesem interessanten Hobby zugewandt hat (habe 1990 erst damit begonnen). Steffen Weber, Oelenauer Str. 89, O-9361 Venusberg

Veranstaltungen

Dampf in Hilbersdorf vom 16.–18. August 1991

Das Bw Chemnitz und das Sächsische Eisenbahnmuseum Chemnitz e.V. bieten an den „Tagen der offenen Tür" im Betriebsteil Hilbersdorf

- sächsische und andere interessante Lokomotiven,
- Führerstandsmitfahrten auf der 38205,
- Fotosonderzüge mit 503616 am 17. und 18.08.1991 nach Pockau und zurück,
- Vorführungen von Eisenbahnfilmen,
- Modellbahnausstellung des MEC Oberallgäu-Kempten.

Öffnungszeiten:
16.08.1991 16.00–19.00 Uhr für Fotographen
17.08.1991 9.00–18.00 Uhr
18.08.1991 9.00–17.00 Uhr

Sonderzug: Abfahrt ca. 10.30 Uhr ab Chemnitz Hauptbahnhof. Einsteigehalt ist in Hilbersdorf am Bw vorgesehen. Rückfahrt gegen 17.30 Uhr ab Pockau, Aussteigehalte sind in Flöha, Niederwiesa und Hilbersdorf vorgesehen. Fahrpreis 20,– DM, Kinder bis 10 Jahre 10,– DM, der Eintritt ins Bw ist inbegriffen. Anmeldungen sind bis 15.07.1991 zu richten an Herrn Christian Kunze –SEM–
Richard-Tauber-Straße 4 · O-9071 Chemnitz

Keine Platzreservierung, Restkarten am Zuge.

Modell Eisen Bahner

UNSER SCHARFES DANKESCHÖN FÜR NUR EINEN NEUEN ABONNENTEN:

Wer jetzt einen neuen Leser für den MODELL EISENBAHNER gewinnt, bekommt dieses tolle Dankeschön:

● Das praktische Bastelmesser – unentbehrlich in jeder Modellbahn-Werkstatt ● Schneidet Papier, Karton, Kunststoff und vieles mehr ● Scharf wie eine Rasierklinge ● Mit 12 Segmenten pro Klinge.
● Durch einfaches Abbrechen der benutzten Klingenspitze immer wieder scharf.
● Mit 2 Klingen (=24 nutzbaren Segmenten).

Für DM 2,50 bietet der MODELL EISENBAHNER Monat für Monat

● Interessante Berichte über neue Systeme und Anbieter ● Fundierte Übersichten und Anleitungen zu neuer Technik ● Besuche in den attraktivsten Verkehrsmuseen der ganzen Welt ● Vorbild- und Modellvorstellungen aus Ost und West ● Das einzigartige FAHRZEUG-LEXIKON: Stellen Sie Ihr persönliches Archiv zusammen!



WICHTIG: Coupon muß bis zum 29. August '91 im Verlag vorliegen!

Ich bin der neue Leser:

B E S T E L L U N G

einer Zeitung/Zeitschrift zu den Bedingungen der Postzeitungsliste und der Postzeitungsvertriebs-Anordnung.

Muß bis zum 29. August '91 beim Verlag vorliegen, damit Sie ab Oktober Ihren MODELL EISENBAHNER erhalten!

06

Alle Haushaltsangehörigen bestellen unter einer Kundennummer!

ab (Datum) **Heft 10 (2. 10. '91)**

Titel der Zeitung/Zeitschrift **MODELL EISENBAHNER** Stück

Kundennummer — Bitte eintragen, falls bekannt!

Name, Vorname

Str., Haus-Nr., Wohnungs-Nr., Zustellfach, Postfach | Ort | Postleitzahl

Telefon | Datum, Unterschrift

Ich habe den neuen Leser* gewonnen:

Name

Vorname

Straße, Haus-Nr.

Postfach

☐ W ☐ O

PLZ, Wohnort

*Der neue Abonnent und der Empfänger des Bastelmessers dürfen nicht ein und dieselbe Person sein.

MEB 6/91

Coupon einfach ausfüllen und abschicken an:

MODELL EISENBAHNER
Frau Helga Olboeter
Postfach 1410
1086 Berlin

Das Abonnement kostet DM 30,– * inkl. Porto und Verpackung, das Inkasso (vierteljährlich DM 7,50) erfolgt über die Post.

*In Deutschland West kostet das Jahresabonnement (12 Ausgaben) DM 36,– inkl. Porto und Verpackung. Besteller schicken den Coupon an:
MEB-Aboservice
Frau Elke Schöneck
c/o Motor-Presse Stuttgart
Postfach 10 60 36
7000 Stuttgart 10

Modellbahnschnitzer in der Gartenlaube

Über den Realitätssinn von Sprichwörtern gibt es sehr widersprüchliche Auffassungen. In diesem Fall ist aber die Behauptung »Gegensätze ziehen sich an« zutreffend wie selten eine: Ein schwergewichtiger Zweimetermann ist vernarrt in die Modelleisenbahn-Nenngröße N! Wenn Roland Kehr (41) aus Eisenach mit seinen großen Händen die winzigen N-Kleinode aus der Vitrine nimmt, spürt man den großen Spaß dieses Hünen an seiner kleinen Bahn.

Modelleisenbahner ist der gebürtige Remscheider schon seit seinem zehnten Lebensjahr. Angefangen hat alles, wie bei vielen Modelleisenbahnern in der ehemaligen DDR, mit einer PIKO-Modellbahnanlage. An dieser baute der gelernte Kfz-Handwerker zunächst nur die Landschaftsgestaltung und die Elektrik; doch schon bald befuhren zahlreiche selbstgebaute Automodelle die Anlage, eine geradezu logische Konsequenz bei diesem Beruf. Die Qualität der Modelle hob sich wohltuend von dem Gros der W-50-Pappumbauten üblicher Art ab, die Nachfrage ging bald weit über den Rahmen des Bekanntenkreises hinaus, und so war es nur noch eine Frage des entschlossenen Wagemuts, daß sich Roland Kehr dazu durchrang, um eine Gewerbegenehmigung nachzusuchen. Das war im Jahre 1987, und in der Begründung zum Antrag für ein Modellbaugewerbe tauchte auch der Satz von der beabsichtigten »Abdeckung der bestehenden Marktlücken« auf. Der ehemalige DDR-Minister für Leichtindustrie befand jedoch mit der damals üblichen Selbstherrlichkeit, daß es in der DDR »keine Marktlücken« gäbe und somit die Begründung zur Errichtung eines solchen Gewerbes hinfällig sei; Punktum! Auch hier konnte, wie bereits in ähnlichen Fällen geschildert, nicht sein, was nicht sein durfte.

Gut, daß sich Roland Kehr nicht entmutigen ließ, sonst wäre unsere heutige Modellbahnindustrie um den Kleinserienhersteller KEHI ärmer. Als leidenschaftlicher N-Modelleisenbahner begann er zunächst nebenberuflich Zubehör und Zurüstteile, hauptsächlich Automodelle, für diese Nenngröße zu produzieren. Heute zählen die Nenngrößen H0, TT und N zu seinem Programm, das, völlig außerhalb der Modellbahnnarretei, noch durch winzige Schiffsmodelle bereichert wird. Besonders der Nenngröße TT widmet der Fabrikant besonderes Augenmerk, ist ihm doch bewußt, daß der TT-Modellbahnbau in den neuen Bundesländern seine größte Verbreitung hat und nicht auch »den Bach hinunter« gehen darf, wie so vieles in diesen Tagen.

Überraschend ist die Breite der Angebotspalette: Vom fingerlangen Minenräumboot im Maßstab 1:1250 bis zum Straßenbahntriebwagen in der Nenngröße H0 spannt sich der Bogen. Und wenn man dann noch die »Produktionsstätte« in der ehemaligen Gartenlaube der Kehrs betritt, kann es einem schon die Sprache verschlagen. »Das ist alles möglich, wenn man es mit Enthusiasmus und Freude betreibt«, wehrt der »Jungunternehmer« bescheiden ab. Diese Prämisse der Kehrschen Arbeitsphilosophie spürt man bei allen: bei ihm, seiner Frau und seinen drei Mitarbeitern, bei jedem Handgriff, den sie tun. Erfährt man dann, daß nach Feierabend die fertiggestellten Modelle noch lackiert und neue Urmodelle aus Gips »geschnitzt« werden, ist die zunehmende Prosperität des winzigen Unternehmens nur noch eine logische Fortsetzung der gewonnenen Erkenntnisse. Und die geplanten Erweiterungen lassen keine Zweifel an den Absichten des rührigen Kleinunternehmers: vielseitig, qualitätsvoll und preiswert!

Er stellt mir seine neuesten Modelle vor die Nase, auf daß ich sie fotografieren möge, nimmt einen Tiegel mit geschmolzenem Zinn vom Kocher und schaltet die Schleudergußzentrifuge ein, was bedeuten soll: Genug des Geschwätzes, der Modellbaukunde wartet nicht!

Georg Kerber



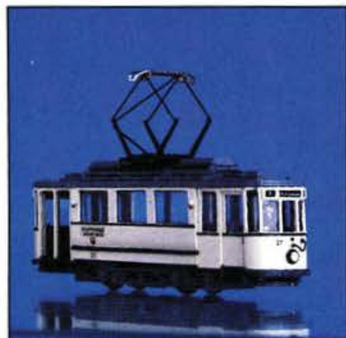
Aus dem Produktionsprogramm

Nenngröße H0
Bausatz eines Straßenbahntriebwagens, Bauart »Weyer«, für Spurweite 12 mm ($H0_m$), mit und ohne Antrieb. Fertigmodell auf Anfrage. Dampflok BR 99 6102 (dreiachsig) der Harzquerbahn ($H0_m$). Personen-, Gepäck- und kombinierte Reisezugwagen der Harzquerbahn ($H0_m$) in Grün, Rot und Rot-Elfenbein. Dampflok 99 4503 (dreiachsig) der Prignitzer Kleinbahn für 750-mm-Spur ($H0_e$) in Schwarz oder Grün-Schwarz. Dampflok BR 99 021 (zweiachsig) der Wangerooger Inselbahn in $H0_m$ und $H0_e$. Bausätze und Bauteile zum Umbau von H0-Loks sowie viele Zurüstteile für die Schmalspurbahn wie Dachstützen, Drehgestellblenden (sä.), Seilzugführungen für Heberleinbremse, Wasserkran, Läutewerk und Schmalspur-Handhebeldraisine mit Figuren. In Vorbereitung: Dampflok der Harzquerbahn BR 99^{72} in $H0_m$ u.v.m.

Nenngröße TT
Viele Automodelle, wie VW Golf, VW Käfer; VW Caddy, Trabant 601. Weichenlaternen mit Umlenkkasten, Gewichtsstellhebel, Seilzugabdeckungen, Weichenspannwerke, Gaslaternen und Handhebeldraisine mit Figuren. In Vorbereitung: Köf II (DR) und weitere Automodelle.

Nenngröße N
Zubehörteile für die Anlagengestaltung, wie Litfaßsäule, Hydrant, Wegweiser, Streckentelefonbude, Kleinbekohlungsanlage, Fahrräder und viele Automodelle wie VW Golf, VW »Käfer«, Framo, Traktor, Trabant mit beladenem Dachgepäckträger u. v. m.

Rechts: Straßenbahngetriebewagen ($H0_m$)
Mitte: Lok der Wangerooger Inselbahn mit Wagen der Harzquerbahn
Rechts: Die Schmalspurlok wird für $H0_m$ und $H0_e$ gebaut







Fotos: KLAWIAN

zu: Rekorde auf Schienen



Über Geschmack soll man ja nicht streiten, aber die Bildunterschrift unter der herrlichen »City of Truro« in Heft 4/91 hat mich ziemlich schockiert. Die Engländer haben nach meinem Dafürhalten die schönsten Loks gebaut, was auch diese Karte zeigt. So eine hübsche Lok habe ich bei der DB noch nie gesehen.
Beste Grüße aus Nordfriesland.

Rolf Siewertsen, Leck/Klintum

Wer weiß mehr?

Mit Interesse las ich den Beitrag »Fluchtversuch unmöglich« im MEB 2/91. Im 500-m-Streifen des Bahnhofs Marienborn befinden sich noch heute 50 cm tiefe und 1 1/2 m breite Betonteile, die wahrscheinlich zu den dortigen Sicherungsanlagen gehörten. Sie wurden 1987 eingebaut. Wer kann dazu nähere Angaben machen?

Zu ergänzen wäre noch, daß offenbar im Jahre 1984 ebenfalls in Oebisfelde ein Grenzdurchbruch geplant war. Jedenfalls wurden die Lokomotiven der BR 41 mit dieser Begründung aus dem dortigen Bw abgezogen. Deshalb durften in Oebisfelde nur solche Triebfahrzeuge beheimatet werden, die mit abschließbaren Türen ausgerüstet waren.

K. Henschel, Magdeburg

Das Rätsel von Höhnebach

Das hessische Höhnebach liegt an der Strecke Frankfurt (Main) – Bebra – Gerstungen (– Erfurt). Anfang der 70er Jahre war der Streckenabschnitt aus Richtung Gerstungen bis Bebra bei Eisenbahnfreunden recht beliebt, da man dort die 01.5 auf Steigungen in voller Aktion bewundern und fotografieren konnte. Und dies vor allem ohne Einreisevisa für die DDR zu haben und sich als Ausländer mit Eisenbahnern und Transportpolizei herumschlagen zu müssen oder zu diskutieren, ob denn Dampfloks zu den Staatsgeheimnissen gehören.

Im Bahnhof Höhnebach warteten die Eisenbahnfreunde meist auf die »Interzonenzüge« aus Leipzig oder Görlitz, die stets mit der Lieblingslok, der Dampf-01 bespannt waren. Eines Tages war aber plötzlich auch ein Güterzug etwas Besonderes. Hinter einer DB-216 waren eine SNCF-Lok der Bauart CC 40100 und ein SNCF-Meßwagen eingereiht. Dazu die Frage: Was machte eine französische Viersystem-Ellok in einem Güterzug aus der DDR – oder kam sie aus Polen oder der ČSSR? Können Leser Auskunft geben? Zuschriften bitte an die Redaktion.

Ch. Fricke, Isernhagen

Auch 1991 Plandampf bei DR?

Sie haben schon lange keinen dampflokbespannten Zug mehr gesehen und dann jetzt, wo die Marktwirtschaft »regiert«, Regelspurplandampf bei der DR? In Anbetracht der sinkenden Transportleistungen sicherlich eine Ente. Aber weit gefehlt. Sie haben da die Eisenbahnfreunde unterschätzt. Denn in einer Gemeinschaftsaktion der Rbd Erfurt und dem bekannten Dampflokfan Robin Garn aus Hamburg fand erstmals 1991 zwischen Arnstadt und Meiningen planmäßiger Dampflokbetrieb statt. Zum Einsatz kamen sieben Lokomotiven, die zahlreiche D- und Personenzüge, Güterzüge und sogar einen Gepäckexpreßzug (Gex) beförderten. Die Männer auf den Maschinen waren an jenen drei Wintertagen im Februar nicht zu beneiden. Zwischen Plaue und Oberhof war auf der 21,9 km langen Strecke 308 m Höhenunterschied zu bewältigen. Doch diese Anstrengungen waren schnell vergessen, denn so konnte das Lokpersonal wieder einmal mit Dampf über die Heimatstrecken schnaufen. Daß die Strecke an allen drei Tagen von zahlreichen Fans gesäumt war, gehört wohl bei einem solchen Ereignis zur Normalität. Auch aus England, Holland, Belgien und Japan konnte man Eisenbahnfreunde beobachten. Sie alle wollten die 01 1519, 41 2131, 44 1093, 44 1486, 52 6666, 91 6580 und 95 027 in voller Aktion erleben.

Möglich wurde diese Plandampftraktion auch erst durch die Einzahlung von 180 DM durch die Teilnehmer. Denn der Einsatz pro Lokomotive kostet ca. 5 000 DM. Geld hin, Geld her: Wenn man am Waldrand nahe Oberhof auf einen D- oder Güterzug gewartet hat, war auch das vergessen. Denn da gab`s einen Ohrenschmaus, der keine Wünsche offen ließ.

F. Heilmann, Cottbus

zu: Sorge und Elend der Harzbahnen

In der Goslarschen Zeitung erschien zum Thema der hier stark gekürzt wiedergegebene Aufsatz des Wolfenbütteler Bankfachwirts Jörg Benecke.

»Die NWE wurde 1896 mit einem Kapital von 5,5 Millionen M gegründet. Die Verwaltung hatte bis Kriegsende ihren Sitz in Wernigerode. Sie besaß für ihre über das Gebiet zweier Staaten verlaufenden Strecken die Konzessionen des Königreichs Preußen und die Braunschweigische Konzession. Großaktionäre waren die Städte Nordhausen und Wernigerode. Die NWE erhielt auch eine Beteiligung von 50 000 M am Kapital der 1887 gegründeten Gernrode-Harzgeröder Eisenbahn-Gesellschaft.

Auf Befehl der sowjetischen Militäradministration hat die Landesregierung von Sachsen-Anhalt die NWE mit Beschluß vom 9. November 1948 enteignet. Diese Enteignung umfaßte nicht nur die materiellen Wirtschaftsgüter, also Bahnanlagen, rollendes Material und Geldvermögen, sondern auch die Konzessionen.

Die heutige Rechtslage stellt sich wie folgt dar: Die Enteignung erfolgte aufgrund alliierten Rechts zwischen 1945 und 1949, eine Rückabwicklung der Enteignung schließt der Einigungsvertrag aus. Die vor dem Bundesverfassungsgericht deswegen anhängigen Verfahren werden, wenn überhaupt, nur eine Entschädigung zum Ergebnis haben können. Eine ganz andere Frage ist, ob die NWE als Aktiengesellschaft (losgelöst vom enteigneten Vermögen) wieder zum Leben erweckt werden kann. Das Stichwort dazu lautet: Spaltgesellschaft.

Nach ständiger Rechtssprechung ist eine Aktiengesellschaft mit Sitz im Gebiet der damaligen DDR auch durch dortige Löschung im Handelsregister nicht untergegangen, sofern sie in den Westzonen irgendwelches, wenn auch minimales Vermögen besaß. In diesen Fällen besteht ein Antragsrecht der früher Berechtigten. Eine solche Spaltgesellschaft ist bisher nicht bekanntgeworden.

Etwas anderes ist es, wenn durch Rechtsgeschäft die Bahnanlagen und die Konzession vom jetzigen Besitzer, der Reichsbahn oder der Treuhand, an einen Interessenten veräußert werden. Um den Erwerb der Bahn kann sich jeder bewerben; dies ist kein Exklusivrecht der NWE, doch sie könnte es nach Wiederherstellung der Handlungsfähigkeit auch.« **MEB**

Service

Bei meinem Pragbesuch gab mir ein Mitarbeiter des ČSD-Service-Büros die Bestelladresse für die Anforderung von Traditionsfahrtprogrammen in der ČSFR mit, die ich hiermit gerne interessierten Eisenbahnfreunden weitergeben möchte.

Hier die Anschrift:

ČSD-Cestorni Kancelář, Na Příkopě 31, 11005 Praha 1, Telefon: 216/1 58 05 oder 216/1 70 84.

Pragbesucher können sich auch persönlich an das Servicebüro wenden, welches sich in der Nähe des Pulverturms, zwischen den Metro-Stationen Mustek und Nam. Republiky befindet. Im Servicebüro werden auch Farbposter der ČSD-Zweisystemlok 363.0 (ehem. ES 499) in der Lackierung Blau/Gelb für 12 Kčs angeboten.

B. Reichel, Berlin

Liliput-91 im Umbau

Nach dem kürzlich bekannt gewordenen Niedergang der Firma LILIPUT zählt nun auch dieses ansehnliche Dampflokmodell des österreichischen Herstellers zu den Unwiederbringlichkeiten auf den Modellbahnanlagen. Da das Modell in einer großen Auflage verkauft wurde, kann davon ausgegangen werden, daß noch viele Modelleisenbahner in seinem Besitz und um die Verbesserung der Laufeigenschaften dieses ansonsten gutaussehenden Modells bemüht sind.



Auch ich war mit den Laufeigenschaften der LILIPUT-91 nicht zufrieden. Das Modell kam zu spät in Gang, und der Lauf war unregelmäßig. Diese Mängel haben drei Gründe:

1. Die Firma LILIPUT verwendete für das Modell einen ausgesprochenen »Billigmotor«.
2. Das Fahrwerk war schwergängig infolge von starren und damit viel zu hart andrückenden Stromabnehmern an den beiden äußeren, nichtangetriebenen Achsen, wodurch das Fahrwerk unnötig stark abgebremst wurde.
3. Die Stromabnahme wies zu viele Unsicherheiten auf, denn sie erfolgte nur über zwei der drei Treibachsen sowie über die Vorläuferachse, die ihrerseits wegen ihrer großen Pendelmöglichkeit innerhalb des Vorläufers nur sehr unregelmäßig Kontakt gab, was, besonders bei Langsamfahrt, zu Stockungen und Stehenbleiben an kontaktunsicheren Stellen (Weichenbereich) führte.

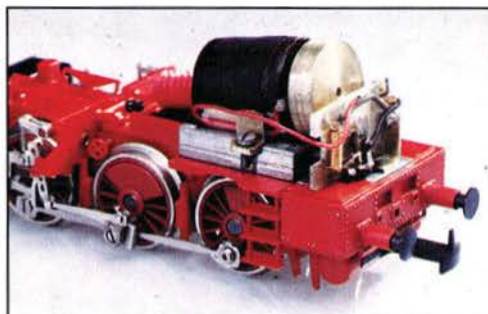
Nachfolgend soll dargestellt werden, mit welchen umbautechnischen Maßnahmen diesen Schwächen nachgegangen und somit eine wesentliche Verbesserung der Laufeigenschaften erreicht wurde. Hauptelement der Verbesserung ist die Verwendung eines hochwertigen Antriebsmotors anstelle des LILIPUT-Antriebes. Hierfür bietet sich ein Faulhaber-Austauschmotor an, der unter der Bestell-Nr. 2212 bei der Firma VERBECK, Olpe, erhältlich ist.

Nach dem Ausbau des alten Motors sollte man sich zunächst das Fahrwerk genau ansehen, denn bei einem klemmenden Getriebe kann selbst der beste Faulhaber-Motor keine Laufverbesserungen erreichen. Dazu werden die viel zu kurzen und somit zu starren Stromabnehmerfedern an den beiden Treibachsen entfernt, und sofort zeigt sich, wie verblüffend leicht das Getriebe nun laufen kann. Aus etwa 0,05 mm dünnem Bronzefederblech werden 1,5 mm breite, halbkreisförmig geformte Stromabnehmer geschnitten, gebogen und eingepaßt. Danach wird die Pendelmöglichkeit der Vorläuferachse durch Abstandshülsen oder Unterlegscheiben stark eingeschränkt, und die seitlichen Stromabnehmerfedern werden neu justiert. Damit ist sowohl bei den Treibachsen als auch beim Vorläufergestell eine sichere und weiche Stromabnahme möglich. Würde man nun den ursprünglichen Motor wieder einsetzen, wäre bereits eine spürbare Verbesserung des Fahrverhaltens feststellbar. Das hieße aber, auf halbem Wege stehen zu bleiben. Der Einbau des Faulhaber-Motors erfolgt nach Anleitung.

Allerdings habe ich den Motor nicht, wie empfohlen, eingeklebt, sondern mittels einer Schelle aus Bronzefederblech an dem festgeklebten Füllstück angeschraubt. Dazu wurden zwei kleine, mit je einem M1,6-Gewindeloch versehene Messingbleche seitlich an das Füllstück angeklebt. Da mich die vorgeschlagene Form des Motor-Anschlusses nicht überzeugte und ich außerdem auf die rückwärtige Beleuchtung nicht verzichten wollte, habe ich die Motoranschlüsse an die kleinen Platine gelötet, die auch zum Halten der Glühlampe verwendet wird. Allerdings muß diese nun eine eigenständige Befestigung erhalten, wozu ein Ms-Winkel (mit Bohrung 1,8 mm Ø) angeklebt wurde. In das Chassis wird an geeigneter Stelle ein M1,6-Gewindeloch eingebracht, so daß die Platine in der alten Lage befestigt werden kann.



Der verbesserte Antrieb mit dem Faulhaber-Motor und dazugehöriger Schwungscheibe. Die Befestigung des neuen Motors mit einer Blechschelle ist deutlich erkennbar.



Und so erfolgt die Befestigung der Elektronik-Platine, die gleichzeitig Halterung für die Glühlampe der rückwärtigen Beleuchtung ist.

Die Umbauarbeiten sind recht aufwendig und erfordern sehr sorgfältiges Arbeiten. Das Ergebnis ist jedoch überzeugend und lohnt die aufgewendete Mühe. Dieser Erfolg regte mich zu weiteren Umbauten und Verbesserungen der Laufeigenschaften von Industriemodellen an, über deren Ergebnisse in loser Folge berichtet wird. Für Anfragen stehe ich gern zur Verfügung, für Kritiken und Anregungen bin ich stets dankbar. *Reiner Lachs*

Sächsische Schmalspurfahrzeuge in TT_e

Daß die Nachbildung sächsischer Schmalspurfahrzeuge für die TT-Modelleisenbahn eine äußerst minutiöse Angelegenheit ist, ließ schon der erste Teil unserer Serie im Heft 5/91 ahnen. Daß ein solches Vorhaben trotz seiner Winzigkeit auch mit den üblichen Modellbaumitteln zu packen ist, bleibt das Verdienst unseres Autors Matthias Hengst aus Dresden.



Abb. 1: Der GGw-Schmalspurwagen in der Nenngröße TT_e. Die Bildvergrößerung zeigt die Sauberkeit des Modellbaus.

Nachdem uns der erste Güterwagen in der Nenngröße TT_e überraschend gut gelungen ist, wenden wir uns nun einem anspruchsvolleren Modell zu. Der als GGw bezeichnete vierachsige gedeckte Güterwagen wurde von 1901 bis 1929 in einer relativ großen Stückzahl (etwa 450 Wagen) für die 750-mm-Schmalspurstrecken im sächsischen Raum beschafft. Nach Rückgang bzw. Einstellung des schmalspurigen Güterverkehrs in der Mitte der sechziger Jahre wurden viele dieser Wagen verschrottet oder für andere Zwecke verwendet. Einige Wagen dieser Gattung sind noch heute bei den verbliebenen sächsischen Schmalspurstrekken als Ortsgüter- und Bahndienstwagen anzutreffen (Bild 3). Aufgrund des großen Einsatzzeitraums von über 90 Jahren ist der GGw als Modell wahlweise in mehreren Epochen einsetzbar. Als Grundlage für den Nachbau im Modell benötigt man dafür einen vierachsigen Kesselwagen in der Nenngröße Z aus dem mini-club-Programm der Firma MÄRKLIN. Von diesem Wagen montiert man die Drehgestellte einschließlich der Kupplungen ab. In gut sortierten Modellbahn-Fachgeschäften kann man die Güterwagendrehgestelle auch einzeln kaufen. Gegenüber der Anschaffung eines kompletten Wagens spart man dabei etwa ein Drittel der Kosten. Die Drehgestelle der Güterwagen in der Nenngröße Z entsprechen, was die Größe und die Detaillierung betrifft, den Preßrahmendrehgestellen der in den dreißiger Jahren neu gebauten GG-, OO- und vierachsigen Personenwagen. Zuvor gebaute Wagen erhielten noch Drehgestelle aus genietetem Flachstahl mit querliegenden Blattfedern, auch bekannt unter der Bezeichnung »Fachwerk-Drehgestell«. Dennoch ist das Ausrüsten unseres Modells mit Preßrahmendrehgestellen nicht vorbildwidrig, da während der langen Einsatzzeit der GGw-Wagen einige dieser Exemplare im Rahmen von Aufarbeitungen oder Modernisierungen diese modernen Drehgestelle erhielten. Im Gegensatz zu den Regelspurfahrzeugen in der Nenngröße Z, bei denen die Kupplungen an den Drehgestellen befestigt sind, muß bei den TT_e-Modellen das Drehgestell wegen der Höherlegung der Kupplung und dem größeren Abstand zwischen Drehzapfen und Wagenkastenende von der Kupplung getrennt werden. Dazu entfernt man zuerst die Blechabdeckung vom Kupplungsträger und entnimmt die Klauenkupplung und die Feder. Nun wird der Kupplungsträger mit einer Rasierklinge vom Drehgestellt abgetrennt. Die so gewonnenen Kupplungsteile werden für den späteren Einbau aufbewahrt. Die Bearbeitung des Drehgestells beginnt mit dem Abfeilen des Drehzapfens. An dessen Stelle wird auf dem Querrahmen eine 2 mm dicke und 4 mm breite Auflage aus Plastmaterial geklebt. Diese Auflage ist notwendig, um den Modellabstand zwischen der Schienenoberkante (SOK) und dem Untergestell von exakt 6,5 mm zu gewährleisten. In die Auflage wird mittig eine Bohrung von 2 mm Durchmesser eingebracht. Die beim Einbau des Drehgestells nach außen zeigende Stirnseite wird innen bis zur Achshalterung zurückgefeilt. Damit wird der Freiraum zwischen Drehgestell und Kupplungsträger gewährleistet. Der Wagenkasten wird, wie das auch schon beim Ow-Wagen empfohlen worden war, aus 0,5 mm dicken Plastabfällen gefertigt. Zunächst wird der komplette Wagenkasten einschließlich der Schiebetüren und zweier Innenversteifungen auf einem großen Stück Plast angerissen. Die Maße für die einzelnen Teile sind aus der Zeichnung (Bild 2) zu entnehmen. Die Nachbildung der Außenbeplankung wird wieder mit einer Nadel oder einem scharfen Messer angedeutet. Vor dem Ausschneiden der angerissenen Teile sind noch an den Stirnseiten die Kupplungsschächte und an den Längsseiten die Ausschnitte für die Lüftungsklappen mit einem scharfen Messer auszuschneiden.

Günstig ist auch, jetzt schon die Löcher für die Aufnahme der Trittbretthalter und der Griffstangen anzubringen. Dabei bietet die Verarbeitung von Plastmaterial den Vorteil, für diese Arbeiten eine über der Gasflamme oder einem Feuerzeug erhitzten Stecknadel verwenden zu können. In Abhängigkeit von der Dicke der Wagenwände wird noch eine Bodenplatte zugeschnitten. In diese werden drei Löcher von 2 mm Durchmesser gebohrt. Die zwei äußeren Löcher (Drehzapfenabstand) dienen zur Aufnahme der Drehgestelle, und das in der Mitte der Bodenplatte angebrachte Loch soll bei Bedarf die Befestigung des Wagens auf einem Schmalspurtransportwagen der Nenngröße TT ermöglichen. Jeweils mittig auf alle drei Löcher wird eine Mutter M 1,4 geklebt. Im Bereich der Drehgestellbefestigung sind noch kleine Bleigewichte aufzukleben, um den Schwerpunkt des Wagens in Drehgestellnähe zu fixieren.

Der Zusammenbau des Wagens beginnt mit dem Kleben der beiden Stirnwände an die Bodenplatte. Analog der Bauweise des zweiachsigen Güterwagens muß dabei gleichzeitig der Kupplungsträger mit der innenliegenden Feder befestigt, sowie die bereits vorher auf 1 mm geschwächte Klauenkupplung mit eingehangen werden. Nach Abschluß dieser Arbeiten kann das Untergestell schon probeweise auf die beiden Drehgestelle gesetzt und mit zwei M-1,4-Schrauben befestigt werden. Nun werden der richtige Abstand der Kupplungsmitte von der Schienenoberkante (5 mm), die Federung sowie die Seitenbeweglichkeit der Kupplung überprüft. Auf einem kurzen Gleisstück sollte auch der einwandfreie Lauf der

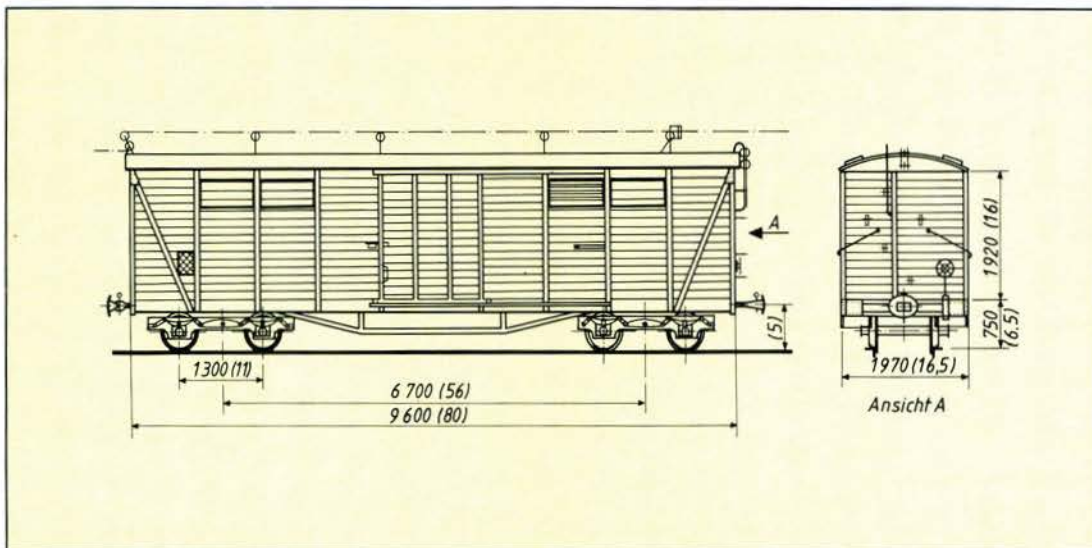


Abb. 2: Seiten- und Stirnansicht des GGw-Wagens im Maßstab 1:120 (Nenngröße TT). Die Klammermaße sind Modellmaße.



Abb. 4: Stirnansicht eines GGw-Schmalspurwagens mit Körting-Saugluftbremse. Der Detailreichtum des Vorbilds läßt dem Modellbauer viel Spielraum.

Drehgestelle im Bogen und im Gegenbogen überprüft werden. Gibt es dabei keine Beanstandungen, kann der Wagenkasten durch die beiden Seitenteile und die inneren Versteifungen vervollständigt werden.

Vor dem Anbringen des Daches wird der Wagenkasten noch mit den Zurüstteilen versehen. Die U-Profile an den Längs- und Stirnseiten werden aus dünnen Drähten nachgestaltet. Die Trittbretthalter sollen so dünn wie möglich sein und werden aus Draht entsprechend der Zeichnung (Bild 2) gebogen und in die bereits vorhandenen Löcher gesteckt. Einen detaillierten Einblick in die exakte Anbringung dieser Teile gewährt das Bild 4. Dabei können die Griffstangenimitationen mit Hilfe feiner Kartonstreifen stumpf auf die Wände geklebt (Sekundenkleber) oder in die vorbereiteten Löcher eingesteckt werden. Im letzteren Fall werden die überstehenden Drahtenden im Wageninneren umgebogen und verklebt. Die Schiebetüren sowie deren Führungen werden nun ebenfalls auf die Längsseiten aufgeklebt. Auf ein Öffnen der Türen wurde im vorliegenden Beispiel verzichtet. Die Lüftungsklappen werden aus dem Oberteil eines vierachsigen TT-Güterwagens (ZEUKE TT-BAHN, Katalog-Nr. 5110) gewonnen und in die Ausschnitte an den Längsseiten eingepaßt. Abschließend bringt man noch die Zettelhalter, die Schiebetürenanschläge und -verriegelungen und an den Handbremsenden zwei Griffe auf dem Dach, fünf Tritte für den Dachaufstieg und zwei Trittbretter am Untergestell an. Das Sprengwerk wird aus 0,8 mm dickem Draht nachgebildet. Für die Nachgestaltung des Daches verwendet man 0,5 mm dicken Zeichenkarton. Die Imitation der leichten Dachwölbung ist an der Form der Stirnwände nicht schwierig. An den Seiten sollte das Dach etwa 0,5 mm überstehen.

Je nach dem späteren Einsatzzweck werden zum Schluß noch die Bremseinrichtungen angedeutet. Unser Modell soll die Heberlein-Bremseinrichtung erhalten. Für die Seilführungen und die Umlenkrolle auf dem Wagendach sowie für das Gestänge vom Dach zum Wagenuntergestell wird dünner Draht verwendet. Auf die Nachbildung der Handbremse kann verzichtet werden, wie das Bild 3 zeigt. Soll der Wagen eine Körting-Saugluftbremse erhalten, werden lediglich an den Stirnseiten die Bremsschläuche und eine Handbremse entsprechend Bild 4 angebracht. Bei der Beschriftung ist diese Bremsart durch je zwei weiße Streifen an den Wagenecken kenntlich zu machen. Als Letztes erfolgt die Farbgebung. Dach, Untergestell (bis zur Beplankung), Zettelhalter, Rangiertritte, Griffe und Bremsimitationen werden mattschwarz und der restliche Wagenkasten braun gestrichen. *Matthias Hengst*



Fotos: M. Hengst, Dresden; KLAWIAN

Abb. 3: GGw-Schmalspurwagen als Bahndienstwagen der Starkstrommeisterei Dresden am 29. 10. 1981 im Bahnhof Dippoldiswalde

Modell-Drehscheibe

Neuer MÄRKLIN-Standort in Thüringen

MÄRKLIN beabsichtigt, ein Zweigwerk im thüringischen Sonneberg zu errichten. In diesem soll die gesamte Herstellung von H0-Modellwagen erfolgen, deren Produktionsbeginn bereits für Anfang 1992 vorgesehen ist. Die freiwerdende Kapazität ist durch die Einstellung eines Zweigwerkes in Schwäbisch-Gmünd begründet, das eine mittel- und langfristige Produktionserweiterung nicht mehr zuläßt. Die Produktionsaufnahme in Sonneberg schafft 250 bis 300 Arbeitsplätze, was in dieser Region als besonders erfreulich registriert werden wird. Das geplante Investitionsvolumen für dieses Projekt beträgt mehr als zehn Millionen DM. **MEB**



Die Europalok im Garten

Die Firma Ernst Paul Lehmann Patentwerk hat eine Dampflok der BR 030 T der Schmalspurbahngesellschaft Chemis de Fer Economique du Sud Est (S. E.) als Modell herausgebracht (Bild). Die Laufeigenschaften des Modells sind hervorragend. Es läßt sich im Kriechgang anfahren und zeigt in allen Geschwindigkeitsbereichen ein kontaktsicheres Fahrverhalten, auch im Weichenbereich. Die Fahrgeräusche sind minimal und die Zusatzfunktionen reichhaltig. An der Kesselrückwand im Führerhaus ist der Dreiwegfunktionsschalter (Halt ohne Licht, Halt mit Dampf und Licht, Fahren mit Dampf und Licht) gut greifbar angeordnet. Der Schornstein ist für den nachträglichen Einbau eines Dampfentwicklers vorbereitet. Ein Supermodell, das seinen Preis wert ist. (DM 530,– unverb. Empfehlung) **MEB**



FLEISCHMANN

Doubletten in H0 und N

Daß FLEISCHMANN häufig Doppelentwicklungen von Wagen und Triebfahrzeugen in den Nenngrößen H0 und N »piccolo« im Programm hat, ist hinlänglich bekannt. So nimmt es auch nicht Wunder, daß die Neuheiten 8achsiger Niederflurwagen für Lastwagen- und Sattelzugtransporte (Bild), Kühlwagen Tehs 50 (DB), Kesselwagen »Shell« und die Geschenkpackung LUFTHANSA-AIRPORT-EXPRESS in beiden Nenngrößen erscheinen. Alle H0-Modelle sind mit Kulissenmechanik und PROFI-Kupplungen für echte Kurzkupplung ausgerüstet. Die N-Modelle besitzen ebenfalls eine Kulissenmechanik, an der serienmäßig die Standardkupplungen montiert werden, die aber gegen die PROFI-Kupplungen ausgetauscht werden können. Der Preis für den Niederflurwagen »Rollende Landstraße« beträgt für die H0-Ausführung DM 41,95 und in N DM 32,95. Die Geschenkpackung LUFTHANSA-AIRPORT-EXPRESS kostet in H0 DM 284,50 und DM 255,95 in N. Alle Angaben sind unverbindliche Preisangaben. **MEB**





Silowagen von ROCO

Pünktlich, wie im Neuheitenprospekt '91 angekündigt, lieferte ROCO am Anfang des II. Quartals das dreiteilige Silowagen-Set an die Fachhändler aus. Die sehr gut gestalteten, als Gattung Kds 56 angekündigten Wagen tragen die für die Epoche IV richtige Beschriftung Ucs 909. Unterschiedliche Farbgebung, verschiedene Wagennummern und der große Detailreichtum sind für den Modelleisenbahner sehr erfreulich. Für die Anbringung der etwa 60 Zurüstteile – vom Absperrventil bis zum Zettelkasten – muß der Modellbauer einige Zeit investieren. Alternativ zur ROCO-Kurzkupplung (zwei Normalkupplungen liegen bei) können Vitrinensammler Bremsschläuche und Hakenkupplungen einsetzen. Und noch einen Tip für ROCO: Vielleicht sollte dem Verpackungsdesigner ein mit allen Zurüstteilen versehener Wagen in die Hand gegeben werden, denn der nun vollständige Silowagen paßt – es war fast zu vermuten – nicht mehr in die Kunststoffschale. Unverbindliche Preisempfehlung für das Set: DM 80,– *dl*

Foto: Lehmann, Berlin





Schmalspurkupplungen aus Wien

Die Wiener Modellbau Kompanie (WMK) ist eine der meistgenannten Adressen für Schmalspur-Liebhaber, wenn es um feine Guß-, Ätz- und Drehteile aus Zinn, Messing und Kunststoff geht.

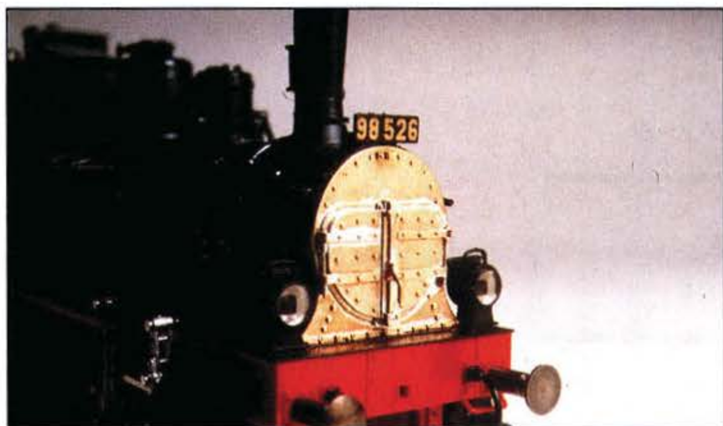
Die außerordentlich produktiven Wiener aus der Effingergasse 6 bieten als Neuheiten mehrere Garnituren für die Umrüstung von ROCO-Feldbahn- und Grubenbahnloren sowie der entsprechenden Lokomotiven von ROCO an. Die Feldbahnkupplungen (Bild) aus diesem Sortiment eignen sich auch für die BEMO-Rollböcke, die damit originalgetreu mit Kupplungsstangen verbunden werden können. Das Sortiment wird als Zugset (für 1 Lok und 6 Loren) oder als 10er-Set (10 Züge in der vorgenannten Zusammenstellung) angeboten.

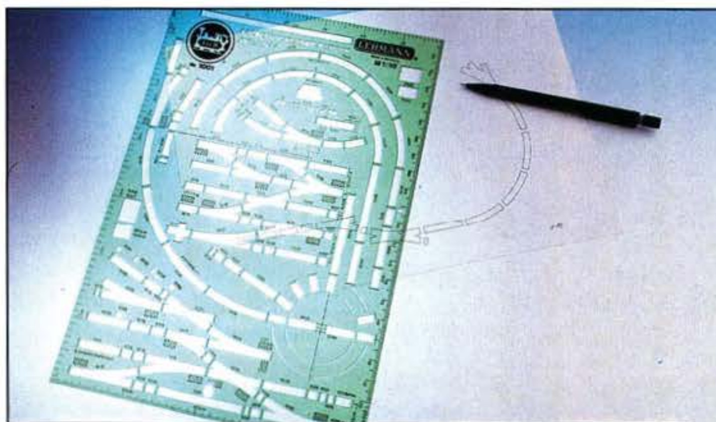
Zu Preisen von öS 165,– für ein Zugset und öS 1 500,– für ein 10er-Set bekommt der Schmalspur-Fan feinsten Zinnguß.

Das Zubehörset »Baustellenausrüstung« (Bild) ist für öS 130,– zu haben. **MEB**

Foto: KLAWIAN









Umrüstsätze aus der Edelschmiede

»Machen Sie mehr aus Ihrer BR 98⁸«, so wirbt Modellbahn-Reitz in Berlin für seine Umbausätze. Diese bestehen aus Messingguß- und Ätzteilen. Für die FLEISCHMANN-GtL 4/4 (BR 98⁸) kostet der Super-Umrüstsatz DM 129,50. Da ist die geteilte Rauchkammertür für die BR 98⁴ von TRIX (Bild) wesentlich billiger: DM 9,80 kostet das kleine Schmuckstück. Eine besondere Überraschung hat die Modellbahn-Edelschmiede Berlin für die E-Lok-Liebhaber: Stromabnehmer der DR und DB der Typen SBS 9 und SBS 10 aus eigener Fertigung in Messingfeinguß in unübertroffener Feinheit und Detailtreue. Der Bausatzpreis beträgt DM 29,90 pro Stromabnehmer. Fertig montierte und lackierte Stromabnehmer kosten im Paar DM 99,50. Der H0/N-Katalog ist für DM 17,– bei G. Reitz, 1000 Berlin 10, Wernigeroder Str. 26, zu haben. **MEB**

Foto: Reitz, Berlin



Gleisplan-Zeichenhilfe mit vielen Extras

Mit der Gleisschablone der Firma LEHMANN-GROSS-BAHN (LGB) kann man nicht nur LGB-Anlagen maßstabsgerecht planen, sondern – mit ein wenig Geschick und »Umrechnungs-Grips« – auch Gleispläne für andere Nenngrößen zeichnen. Die Zeichenschablone besteht aus durchsichtigem, getönten Plastmaterial und hat die Größe DIN A 4. Die Gleissymbole sind sauber gefräst, so daß bei richtiger Handhabung exakte Gleispläne im Maßstab 1:10 entstehen. Auf der Schablone sind alle LGB-Gleise, Weichen, Kreuzungen, Signale, Trafos und Fahrregler enthalten. Am Rande der Gleisschablone sind als weitere Zeichenhilfen vier Maßskalen mit Verkleinerungen in Zentimetern und Fuß (1:10 und 1:22,5) eingraviert. Die Schablone ist mit einem Rasterplan und einer Bedienungsanleitung im Handel und kostet DM 49,50. **MEB**

Foto: KLAWIAN







E 91 in HAMO-Digital

Über die Märklin-Händlerinitiative (MHI), einer von mittelständischen Spielwaren-Fachhändlern und der Firma MÄRKLIN gegründeten Händlervereinigung, haben wir bereits in der Modell-Drehscheibe Heft 5/91 informiert. Heute soll die schwere Elektro-Güterzuglokomotive E 91 (DR)/191 (DB) in der Nenngröße H0 vorgestellt werden, die in der MHI-Produktenlinie auf dem Markt ist. Für Modelleisenbahner, die ihre Modelle im Zweileiter-Gleichstrom-System betreiben, ist die Tatsache von besonderem Interesse, daß diese Lok als HAMO-Digital-Modell, also für das obengenannte Betriebssystem, angeboten wird. Die Fahreigenschaften des exakt maßstäblichen Modells sind ausgezeichnet, die Detaillierung gut. Infolge der Verwendung von sauber gespritzten Zinngußteilen bringt das Modell die notwendige Masse auf das Gleis, um – seinem Vorbild entsprechend – auch schwerste Modellgüterzüge über die Anlage zu befördern. Die unverbindliche Preisempfehlung beträgt DM 398,–. **MEB**

Foto: KLAWIAN



Schmalspuriges aus Österreich

»Eine Schmalspurstrecke, wichtig genug, daß sogar Schnellzüge verkehren, verträumt genug, daß als Höchstgeschwindigkeit 40 km/h gelten.« So wird die Mariazellerbahn charakterisiert. Daß die österreichische Firma ROCO dieser Bahn ein besonders vielseitiges Angebot an $H0_e$-Fahrzeugen widmet, ist verständlich. Die Personenwagenmodelle haben die »Langen Spantenwagen« der Mariazellerbahn zum Vorbild. Ebenso wie die Lokomotive der BR 1099 der ÖBB verfügen sie über die neuentwickelte $H0_e$-Kupplung. Die Wagenmodelle sind sowohl in Ausführung der Epoche IV als auch in der Ursprungsfarbgebung der Epoche III erhältlich. Vorbildentsprechend können beide Farbgebungen auch gemeinsam eingesetzt werden.

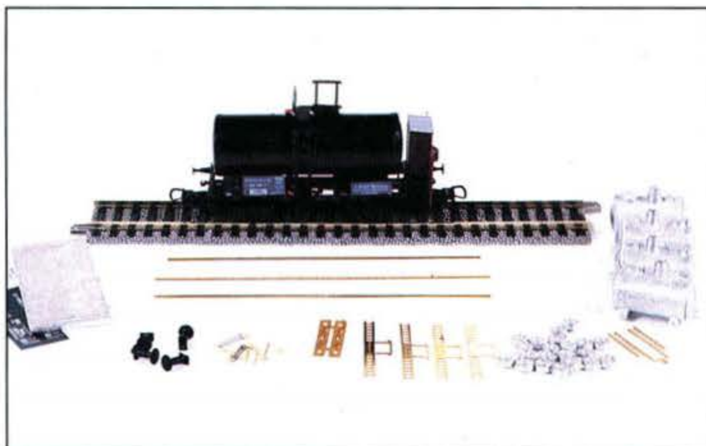
Stellvertretend für die Vielfalt des Wagenparks stellen wir den Personenwagen der Gattung AB der ÖBB vor (Bild). Ein Modell, das durch exakte Detaillierung (einschließlich Beschriftung) und eine Vielzahl von zurüstbaren Einzelteilen besticht. Der unverbindliche Ladenpreis beträgt öS 220,-. **MEB**

DRG Modell BERLIN

»Bolles«-Kokosfettwagen in H0

Helge Langer ist ein Modell-Kleinserienhersteller in Berlin mit einem großen Programm. Für die Freunde der DRG und der frühen DR/DB bietet DRG Modell Berlin eine Reihe von Bausätzen in H0 und N an. Die Bausätze sind verschieden weit für die Montage vorbereitet, und ihr Zusammenbau erfordert mehr oder weniger Erfahrungen im Modellbau.
Zu dem Programm gehören Komplettbausätze und Umrüstbausätze von Triebfahrzeugen, Eisenbahnwagen und Kraftfahrzeugen sowie Faulhaber-Motorisierungssätze.
Häufig bilden handelsübliche Industriemodelle die Basis für die Super-Modellgestaltung mit Hilfe der Bausätze. So auch bei dem Umbausatz für einen Kokosfettwagen in H0 (Bild). Auf dem Fahrgestell eines Kesselwagens von SACHSENMODELLE oder FLEISCHMANN erfolgt mit Hilfe der Umbauteile aus Messing und Zinnguß der Bau eines völlig neuen Fahrzeugs mit ausgezeichnetem Detaillierungsgrad. Der Preis für den Bausatz ohne Basismodell beträgt DM 79,90, und er ist über Hobby-Eck Schuhmacher zu beziehen. **MEB**

Foto: Thie, Berlin



„concrete - manufactory berlin - müggelheim"

Bahndämme aus Faserbeton

Für Modellbahnanlagen in der Nenngröße II_m (LGB) fertigt die Firma concrete-manufactory Bahndämme aus Faserbeton an. Die vorliegenden Elemente sind das Ergebnis vieler Versuche zur Herstellung von Unterbaukonstruktionen für die Gartenbahn. Zur Zeit sind zwei gerade (für LGB 1000 und 1060) und drei gebogene Böschungsstücken (für LGB 1100, 1500 und 1600) sowie drei mehrteilige Weichen-Böschungskörper im Angebot. Außerdem können sich »selfmade-men« ihre Böschungen selber gießen. Eine entsprechende Form aus PVC mit Glasfaser-Vlies und Trennmittel ist im Angebot. Die Preise liegen bei DM 6,50 bis 10,50 für die geraden und DM 8,90 bis 9,80 für die gebogenen Fertigteile. Die Weichenkörper kosten etwa DM 24,–. Das Formenset mit Form, Glasfaser-Vlies und Trennmittel kostet etwa DM 59,–.
Der Vertrieb der Bahndämme erfolgt über die Modellbahnbox Berlin-Karlshorst sowie die LGB-Station Berlin-Neukölln.

Foto: KLAWIAN

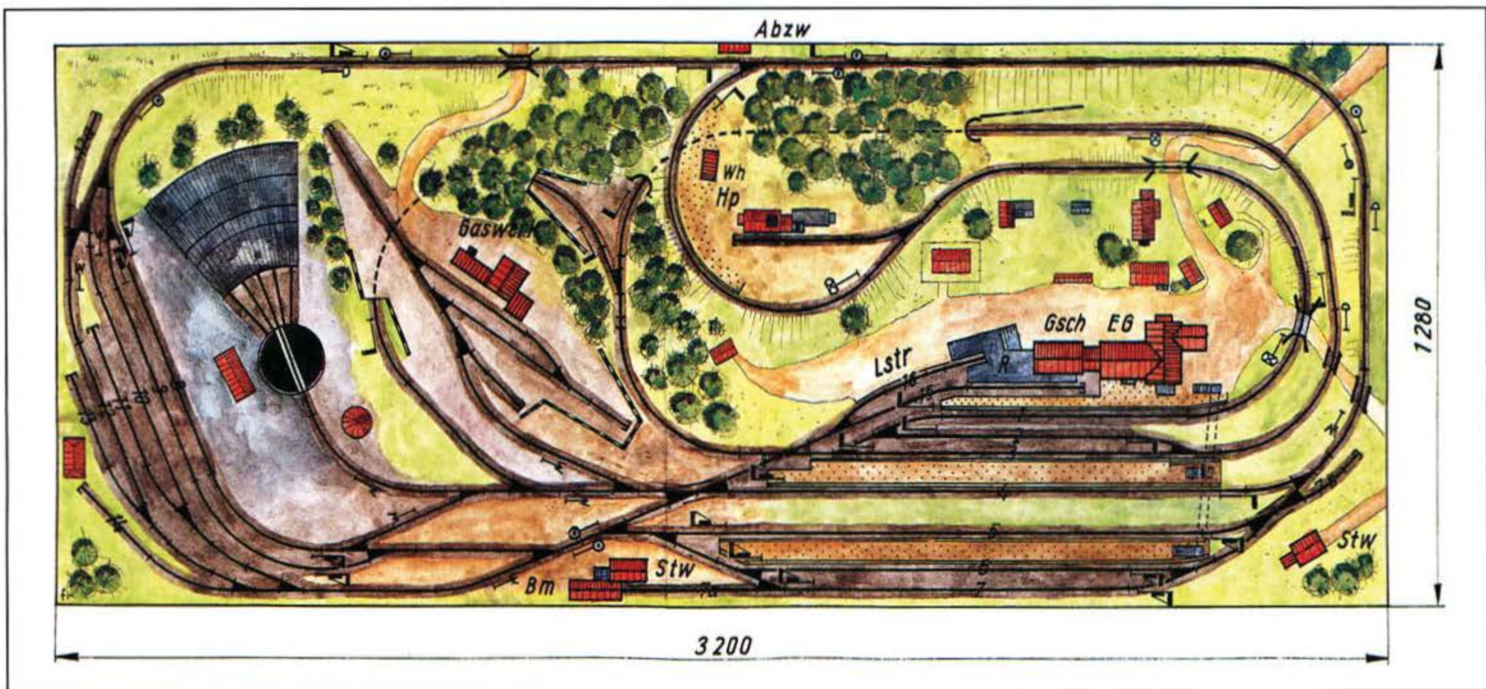


Neue Halbnuller auf Rädern

Wer mit Branchenführer WIKING in den Frühsommer rollen möchte, muß sich auf vier Neuheiten, zwei Replikas und drei Farbvarianten gefaßt machen. Mit den Modellen Porsche Carrera 4 Cabriolet, Volvo FL 10 HU-PAC Sattelzug »Schulze, Berlin«, VW Caravelle Feuerwehr-Bus und dem Oldtimer Audi Front folgt der zweite Schwung der in Nürnberg gezeigten 91er-Neuheiten. Die Auswahl der Nachfolger für die zweite Jahreshälfte wird nicht zuletzt von den Aufträgen der Automobil-Industrie zur IAA im Herbst bestimmt werden. Wie im Messeheft (vgl. MEB 3/91) bereits gemeldet, hat die Berliner Firma I.M.U. Wikings »Sprengwagen mit Kehrwalze« als unautorisierte Nachahmung inzwischen auf den Markt gebracht. Als »Replika 1991« ist das Modell nun auch vom Hersteller des Originals zu haben, und zwar in einer Set-Packung zum Preis von DM 37,50, die zwei Modelle in Creme und in Orange enthält. Veränderungen in der Serie betreffen den VW-Transporter der Bundespost, den Mercedes Koffer-Sattelzug, jetzt »Atlas van Lines«, und die Mercedes/Metz Feuerwehr DLK 23-12, jetzt mit bedrucktem Fahrerhaus und Gitterdruck auf der Ladefläche.
Der Nürnberger RIETZE, dessen H0-Modelle künftig bundesweit über KAGER vertrieben werden, offeriert als 91er-Neuheiten Fiats Tipo und Audis aktuellen Hunderter. Noch ofenwarm sind der Audi Typ 90, schon mit den modischen Leichtmetall-Felgen, der Ford Escort Turnier und der Mercedes-Bus 0 303 RHD im Outfit der Frankfurter Eintracht als neues Mitglied in der Reihe der Bundesliga-Mannschaftstransporter.
ROCO, durch die Kooperation mit »SACHSENMODELLE« derzeit im Gespräch, bietet auch für die Modellstraße Neues in H0. Zum Themenkreis Feuerwehr gehören die Modelle VW-Bus Syncro »Einsatzleitung« und »Baby-Notarzt« in rotem und weißem Dekor. Der klassische Land-Rover fährt nun in Hellgrün ins Diorama, und die Magirus DLK 23-12 wurde vorbildgerecht mit einem geänderten Staukasten hinter dem Fahrerhaus versehen.
HERPA's Neuheiten-Ankündigung steht ganz im Zeichen der neuen BMW Dreier-Reihe (Typ 325i), die in vier Farbvarianten angeboten wird. Ein besonderes Schmankerl verspricht allerdings auch der Mercedes 300 CE in der exklusiven »Brabus«-Ausführung zu werden, der in der PC-Box angeboten wird. In der ersten Reihe der diesjährigen »Motorsport«-Serie steht der gelbe, hauseigene BMW M3, der in der Deutschen Tourenwagen Trophäe in 1:1 eingesetzt wird. Die neue Iveco-Solozugmaschine (PC-Modell zu DM 28,–), der US-Shool-Bus, der MB »Schenker«-Kipper mit Ladekran, der MB Niederflurhubwagen, der Scania Hauberzug »FAZ«, der Volvo Hängerzug »Schenker Art-Trans«, der Renault Container-Sattelzug »ACL« und der MAN F 90 Kabelpritschen-Sattelzug »Vogelsang« vervollständigen die zweite Herpa-Auslieferung nach der Spielwarenmesse beinahe. Nicht ganz, denn die neuen US-Trucks in 1:160, jeweils zwei in einem Set zum Preis von DM 20,–, dürfen für die Freunde amerikanisch orientierter N-Anlagen keinesfalls vergessen werden. **Ru**



Ein guter Gedanke weiterentwickelt



Der weiterentwickelte Gleisplan von Matthias Galle aus Elsterwerda. Die wenigen Veränderungen verraten die solide Umsetzung des Grundgedankens durch den Autor.

Im Heft 12/88 des »me« erschien auf der Junior-Seite ein Gleisplan der Modellbahnanlage des Freundes Frank Helbig. Günter Fromm verfaßte dazu eine kurze Einschätzung und gab einige Hinweise für Veränderungen. Der Grundgedanke dieser Anlage einschließlich der geschickten Gleisführung, die auf den ersten Blick Wendeschleifen vermuten läßt, waren für den Autor ausschlaggebend, die vorgestellte Anlage weiterzuentwickeln, um dem Erbauer und vielleicht auch anderen Modellbahnfreunden Anregungen für ihr Schaffen zu geben.

Ein Modell ist durch ein gewisses Vorbild bedingt. Dabei ist es bei der Motivwahl der Anlage jedoch nicht unbedingt notwendig, ein ganz genaues Vorbild benennen zu müssen. Vielmehr geht es darum, dem Modell ein mögliches Vorbild geben zu können. Von diesem Grundsatz sollte sich jeder Modellbahnfreund bei der Motivwahl leiten lassen. Ort, Zeit und Thema seiner Anlage bedingen die entsprechenden Fahrzeuge, Sicherungsanlagen, Beschriftungen usw., bei denen wir in der Lage sind, sie exakt nachzubilden. So sind die Bereiche, in denen der Modelleisenbahner genau nach Vorbild bzw. in Anlehnung an das Vorbild arbeiten muß, abgesteckt. Unter diesem Aspekt habe ich auf der Grundlage des veröffentlichten Gleisplans – auf mögliche Ungenauigkeiten in bezug auf die Gleisentwicklung sei daher verwiesen – nachfolgende Vorschläge erarbeitet:

– Um die relativ große Einsatzstelle einigermaßen begründen zu können, erschien es ratsam, die beiden dargestellten Bahnhöfe zu vereinigen. Der rechte Teil ist durch zusätzliche Gleise und entsprechende Bahnsteige zum Personenbahnhof ausgebaut worden. Der im Gleisbogen liegende linke Teil stellt durch zusätzliche Gleise einen nützlichen Rangier- und Abstellbahnhof dar.

– Die nach wie vor fehlenden Gleisverbindungen zwischen dem Gleis 4 und den Gleisen 1 bis 3 ist zwar vorbildwidrig, bringt aber schaltungstechnische Vorteile. Am einfachsten wäre es, eine Gleisverbindung einzubauen, entsprechend zu trennen, sie aber nicht zu befahren. Im dargestellten Fall könnte die Kreuzung am Gleis 3 durch eine DKW ersetzt werden.

– Die kleine Schleife, die sehr an eine Straßenbahnendschleife erinnert, wurde teilweise verdeckt angeordnet und das Gelände darüber für das Anschlußgleis zum Gaswerk genutzt.

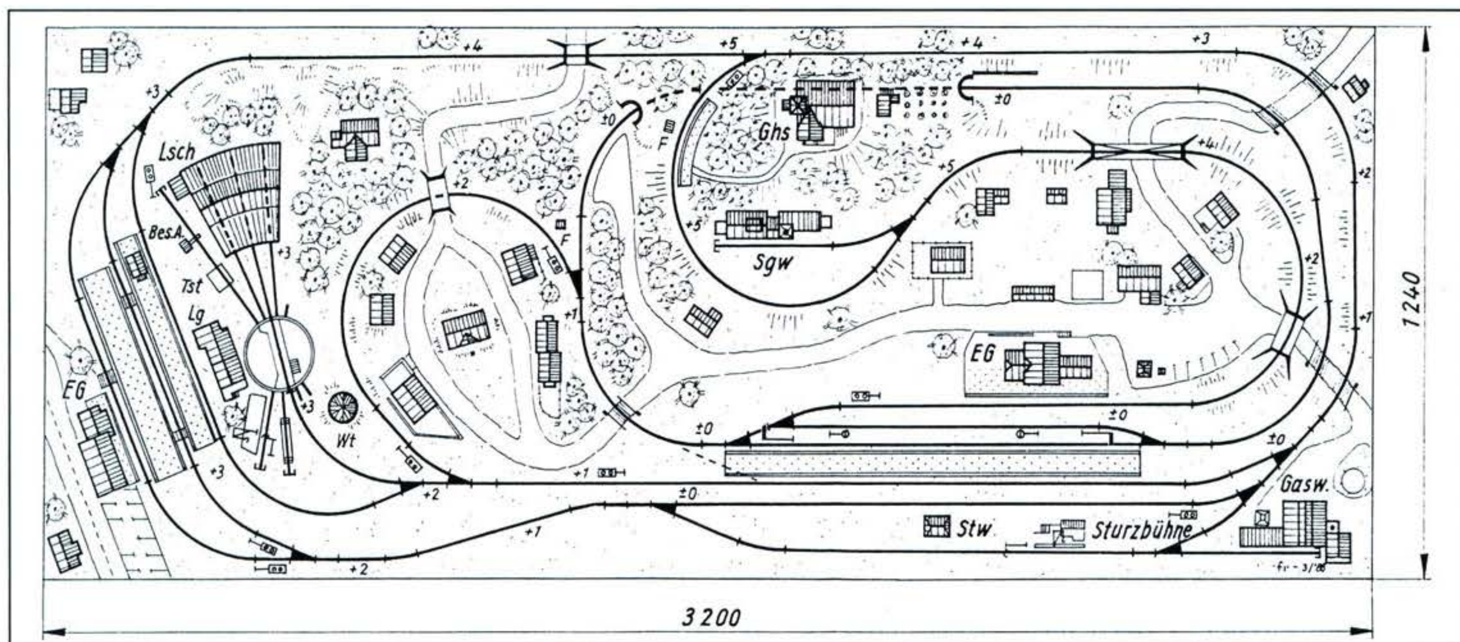
– Die Nebenstrecken könnten ein ehemaliges Kleinbahnsystem darstellen, für welches unser Bahnhof einen Knotenpunkt darstellt. Bei genauerem Betrachten sind es drei sich kreuzende Strecken, wobei eine Strecke die Hauptstrecke teilweise mitbenutzt. Diese Gestaltung ist zwar nicht vorbildgetreu, könnte aber durch den Rückbau wenig genutzter Gleise begründet werden. Die zahlreichen Abzweigpunkte bedingen deren Signal-Ausstattung. Der Abzweig unterhalb des Gaswerkes gehört zum Bahnhof. Die aufgestellten Signale sind Einfahrsignale des Bahnhofes.

– Der Abzweig Haupt-/Nebenstrecke teilt notwendigerweise die Hauptstrecke in zwei Blockabschnitte, die allerdings recht kurz ausfallen. Eine verbesserte Darstellungsweise wäre eine verdeckte Streckenführung. Dies würde nicht nur zum Wegfall der Sicherungstechnik der Abzweigstelle führen, sondern auch die Möglichkeit eröffnen, zusätzliche Ausweich-/Abstellgleise unterzubringen. Damit ließe sich ein vorbildgetreuer, d. h. fahrplanmäßiger Betrieb erzielen. Gleichzeitig wäre damit auch der Nachteil des fehlenden zweiten Bahnhofes zumindest teilweise zu beseitigen.

– Die trotz der zusätzlich eingebauten Ortsgüteranlage gering bleibenden Rangiermöglichkeiten sollten bei der Fahrplangestaltung unbedingt beachtet werden. Ohne verdeckte Gleise reicht ein auf der Hauptstrecke verkehrender Güterzug völlig aus. Er kann von Fall zu Fall als Dg oder N in beiden Richtungen verkehren. Den Grundstock des Personenverkehrs bilden zwei aus vierachsigen Rekowagen (Bghwe, BDghwse) gebildete, gegenläufig eingesetzte Züge, die als Personen- oder Eilzug fahren. Im Berufsverkehr kann eine zweiteilige Doppelstockeinheit hinzukommen. Die Einsatzstelle gibt die Möglichkeit zum Lokwechsel an den Zügen.

Will man mehr Züge einsetzen, ist unbedingt auf die Variante mit verdecktem Abstellbahnhof zurückzugreifen, da anderenfalls sämtliche Bahnhofsgleise ständig belegt wären.

Auf der Nebenstrecke würden



Und so sah der Originalgleisplan im »me« Heft 12/88 aus. Für die damalige Veröffentlichung konnten sich viele Modelleisenbahner begeistern.

vorbildgetreu ein gemischter Zug sowie zwei Triebwagen bzw. Triebwagenersatzzüge (Lok und Steuerwagen) verkehren, wobei längere Aufenthaltszeiten in den verdeckten Abschnitten einzuplanen wären. Mit diesem Fahrzeugmaterial läßt sich ohne weiteres ein vorbildgerechter fahrplanmäßiger Betrieb gestalten, wobei auf günstige Anschlußverhältnisse Haupt-/Nebenstrecke zu achten ist. In den längeren Zugpausen kann durch die verhältnismäßig große Anzahl von Abstellgleisen ein abwechslungsreicher Rangierbetrieb stattfinden.

– Das Gleis 7a führt zur Bahnmeisterei. Auf ihm könnten ein Rottenwagen, Schneepflug oder andere Bahndienstwagen abgestellt werden. Der Schuppen und das Stellwerk sind recht gut als ein Gebäudekomplex denkbar.

– Als Sicherungsanlagen wurden Formsignale gewährt. Auf das Aufstellen von zahlreichen Vorsignalen sei besonders verwiesen. Diese zusätzliche »Investition« könnte beim Einsatz von Lichtsignalen teilweise entfallen. Außerdem sollten für Lok- und Rangierfahrten die Rangiersignale Ra 12 installiert werden. Die einzelnen Signale Ra 11 sind ebenfalls notwendig, wenn auch nicht handelsüblich.

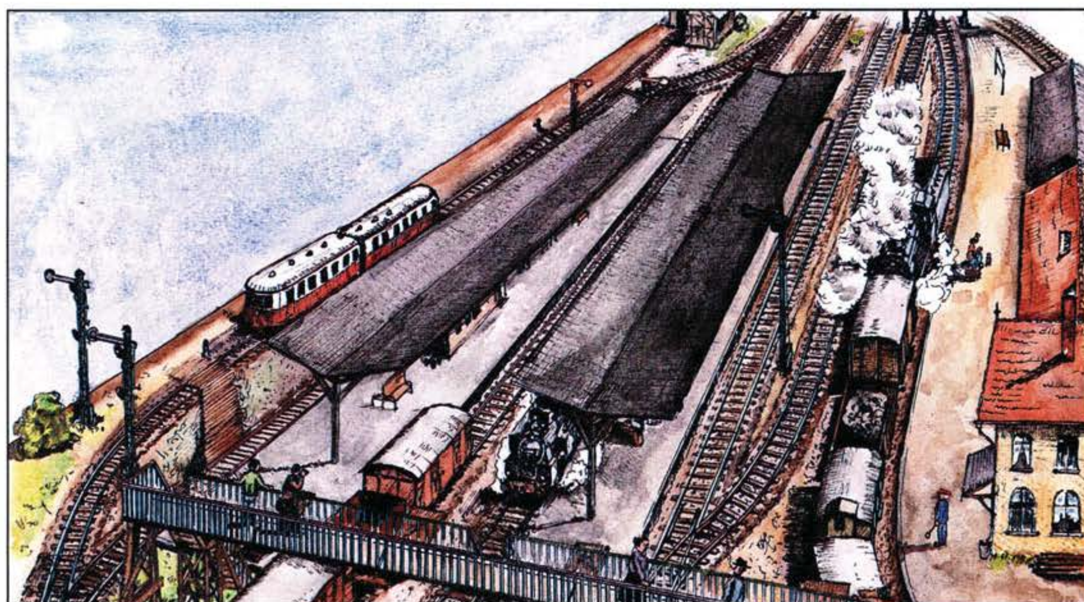
– Die Schutzgleise 7b und 12a geben die Möglichkeit des zweigleisigen Ausbaus der Hauptstrecke wie er vor 1945 bestanden haben könnte. Eventuell lassen sich Bahndamm, Brücken und Tunnel auch bei eingleisiger Streckenführung entsprechend gestalten. –



So stellt sich unser Modellbahnredakteur Georg Kerber die Abzweigstelle zum Gaswerk und zur Tunnelunterfahrt des oberen Haltepunktes vor.

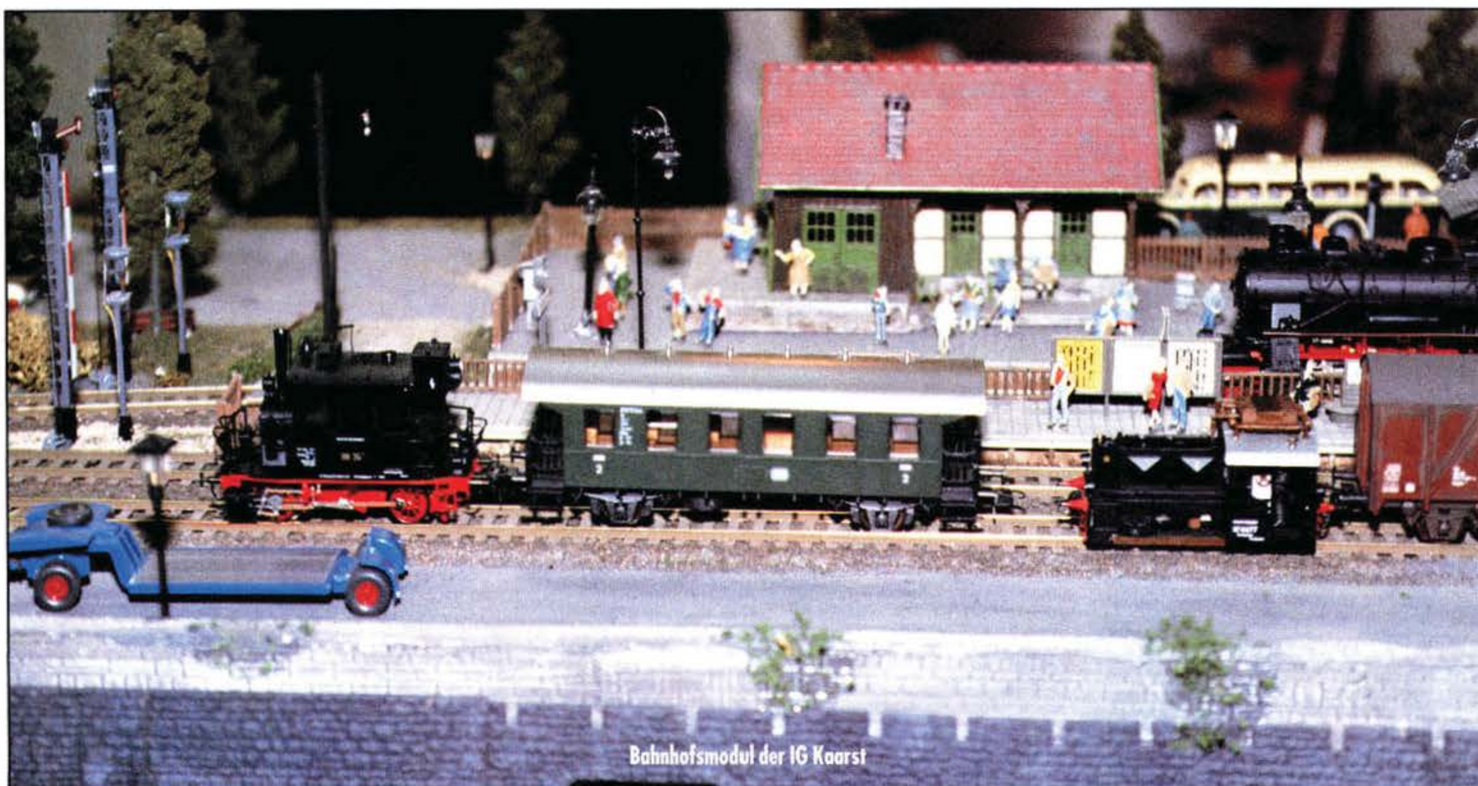
Eine Elektrifizierung der Hauptstrecke wird nicht empfohlen, da einerseits deren Bedeutung gering erscheint und andererseits die doch relativ großzügige Einsatzstelle ihre Bedeutung dadurch völlig verlieren würde. Die Elektrifizierung der Nebenstrecken ist denkbar, wenn geeignete Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Die Mitbenutzung der Hauptstrecke sollte dann allerdings unterbleiben und der Streckenast zur jetzigen Abzweigstelle entfallen oder stumpf enden, wenn eine Endstelle begründbar ist. Auch wenn die vorgestellte Anlage nur ein Gedankenmodell zu einem bereits diskutierten Gleisplan ist, zeigen die Darlegungen, daß man bei gründlichem Nachdenken an einer an sich schon guten Vorgabe immer noch etwas verbessern kann.

Matthias Galle



Ein Blick auf die Westeinfahrt des Bahnhofs Barthmühle. Daß der Zeichner die Bahnsteigzugänge oberirdisch gestaltet hat, ist die einzige Abweichung vom Lageplan.

Zeichnungen: G. Fromm, Erfurt; G. Kerber, Berlin


Bahnhofsmodul der IG Kaarst

Auf der Dortmunder Intermodellbau '91:

Module im Dutzend

Die bedeutendste europäische Ausstellung für Flug-, Schiffs-, Auto- und Eisenbahn-Modellbau schloß am 14. April ihre Tore. Alle Modellbausparten, die sich mit Verkehrsmitteln befassen, wurden dem Besucher präsentiert. Es kamen fast 100 000 in die Dortmunder Westfalenhalle. In einem Ausstellungskomplex zeigten 35 Modell- und Eisenbahn-Vereine unter der Trägerschaft des BDEF ihre Arbeiten und Anlagen. Zwölf Modellbahnen mit Modulcharakter konnten unter vielen anderen von den Zuschauern bewundert werden. Nicht zuletzt war die Intermodellbau eine Fundgrube der Ideen, die bei manch einem der Besucher in die häusliche Anlage einfließen wird.

Steht viel Platz zur Verfügung, stellen Moduleisenbahner riesige Anlagen zusammen. 64 Module verbanden die Mitglieder vom Verein der Eisenbahnfreunde aus Freiburg zu einem eindrucksvollen Komplex mit 77 Metern Länge. Die IG Modellbahn aus Kaarst beeindruckte mit immerhin 21 Modulen. Beide H0-Anlagen zeichneten sich durch ihre Größe und durch eine sehr sorgfältige und gelungene Gestaltung aus. Auch die großen Spurweiten waren in Modulform vertreten. Der Spur-0-Club Dortmund ließ auf seiner großflächigen Anlage lange Züge nach amerikanischem Vorbild verkehren. Regen Rangierverkehr demonstrierte das Spur-I-Team Hagen. Die Konzentration von Modulanlagen zeigt, wie viele Modellbahner bei der Suche nach einer Alternative zur Kompaktanlage eine Lösung fanden.

Problem Schnittstelle

Mehrfach wurden unterschiedliche, zum Teil nicht genormte Schnittstellen verwendet. So verständlich die Gründe hierfür auch sein mögen, sie stehen im Widerspruch zur Idee des Moduls: Segmente mit einheitlichem Kopfstück garantieren die beliebige Anordnung der Module zueinander. Modelleisenbahner, die z.B. aus Platzgründen zu Hause Module bauen, werden mehr und mehr eingeschränkt. Wissen sie doch nicht, ob sie mit ihrer Schnittstelle beim nächsten Modultreffen zu denen anderer Teilnehmer passen werden. Übergangsmodule zwischen dem eigenen System und der Norm bieten sich zwar als Kompromißlösung an, bedeuten aber zusätzlichen Bauaufwand. Der Schnittstellen-Normung wird von Modellbauern immer weniger Beachtung geschenkt – eine traurige Erkenntnis der Modulbaupraxis und dieser Messe.

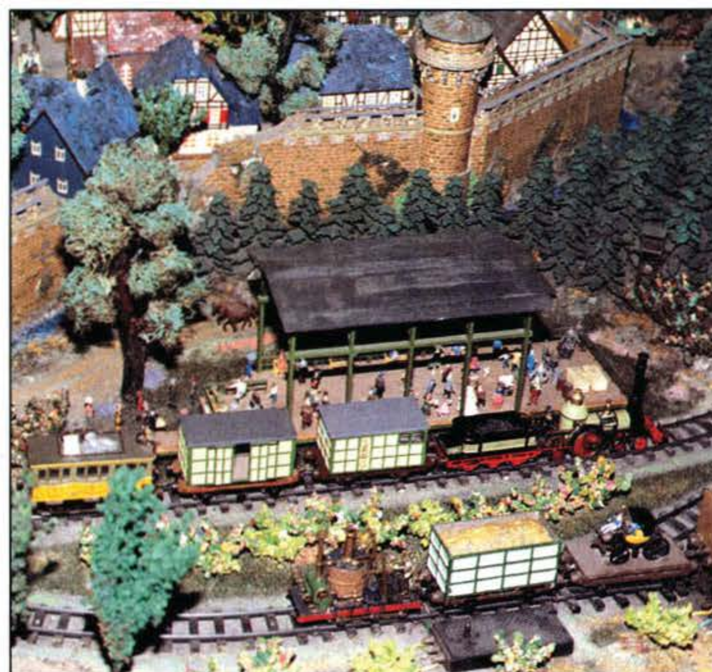

Bohren, sägen, drehen und fräsen mit der Hobby-Werkzeugmaschine Unimat aus dem Baukasten

Ein aktiver BDEF

Am Stand des BDEF konnten nicht nur Kontakte geknüpft, sondern auch Ideen ausgetauscht werden. Publikumsnah wurde der Umgang mit Farben beim Bemalen von Figuren und Altern von Fahrzeugen demonstriert. Auch beim Bauen von Modulen waren


Lokomotive 999.103 der Schafbergbahn St. Wolfgang (Salzkammergut)


Kohlen für das Straßenbahn-Depot


aus Zwickau: Franz Stingels »Historische Heimanlage«

Zuschauer erwünscht. Wißbegierige erhielten nützliche Tips und Tricks. Dem Anfänger sollte das Hobby in Form von Seminaren näher gebracht werden. Fortgeschrittene Modellbahner erhielten Rüstzeug durch Vorträge. Themen wie »Beladene Güterwagen«, »Weitere Signale« oder »Beleuchtung mit LED« sorgten für Abwechslung. Allerdings führte die magere Werbung und eine unzureichende Ortsbeschreibung dazu, daß nicht viele Besucher den Weg in den Seminarraum fanden.

Anziehungspunkte

Die Blicke der Zuschauer wurden auf vorbildgetreue Details, malerische Landschaften und phantasievolle Stadtkerne gelenkt. Sehr schön war die Zahnraddampflok »Erika« der österreichischen Firma Gerard anzusehen: einen Personenwagen schiebend, »schnauft« die 999.103 die Steilrampe hinauf.
Auch aus den östlichen Bundesländern waren Aussteller anzutreffen. Dicht umlagert war die Anlage des Herrn Stingel vom Modellbahnclub Zwickau aus der Gründerzeit der Eisenbahn. Rocket, Adler, Saxonia und Travethic´s »Spinnenbein« zogen auf PIKO-Gleisen von 1952 ihre Kreise. Die Pirnaer AG »Th. Kunz« zeigte ihre TT-Großanlage: Sächsische Gebirgsstimmung – bei den Besuchern aus dem Kohlenpott ein Renner. Obwohl sich alle Modellbauer mit Sicherheit viel Mühe beim Anlagenbau gaben, gehören Qualitätsunterschiede im handwerklichen Geschick zur Normalität. Besonders auffällig waren die mitunter sehr schlecht modellierten Übergänge zwischen den Modulen. Das zeigt einmal mehr, wie wichtig es ist, eine Anlage sorgfältig zu gestalten.

Blick nach nebenan

Eine Eisenbahnfähre war nicht zu finden, stellten Schiffsmodellbauer doch nur andere Wasserfahrzeuge aus. Die Gestaltung der Boote hat für manchen Modelleisenbahner Anregungen geliefert. Ebenso werden sich Technologie-Ideen der Plast- und Figuren-Modellbauer auf Eisenbahnanlagen umsetzen lassen. Hubschraubermodelle begeisterten viele Zuschauer mit gewagten Flugmanövern. In großen Maßstäben gebaute Trucks, Land- und Baufahrzeuge sowie Omnibusse fuhren funkferngesteuert durch extra gestaltete Landschaften. Für den Eisenbahner interessant zu betrachten war der Umschlagplatz eines Hafens: Container und Stückgut wurden per Brückenkran zwischen Truck, Schiff und Anschlußbahn (LGB) ferngesteuert verladen.

Firmen-Angebote

Die Intermodellbau bot nicht nur Clubs und Vereinen die Möglichkeit, ihre Exponate auszustellen. Händler und Produzenten präsentierten vieles, was einen Modellbauer interessieren könnte: Fertigerzeugnisse, Bausätze, Materialien und Werkzeuge. So mancher Besucher ging mit vollen Taschen und leerem Portemonaie nach Hause. Angebote für Werkzeugmaschinen im Baukastensystem (Emco) fanden ihre Interessenten ebenso wie Faulhaber-Motoren und die dazugehörigen Lok-Umbausätze (Lehnert-Elektronik, sb-modellbau, Verbeck). Kurzkupplungskinematiken (Symoba), professionelle Gleisbildpulte (MLP-Prozeßleittechnik aus Ost-Berlin, SES, Minitec) und digitale Mehrzugsteuerungen mit und ohne Decoder (P&P Elektronik, Gahler und Ringmeister) ergänzten die Produktpalette. Rollenprüfstände fast aller Spurweiten (SV Modellbahnen) und zugehörige Meßmittel bieten großen Clubs und Werkstätten die Möglichkeit, ihre Loks durchzuchecken.
Neben der Berliner-TT-Bahnen Zeuke GmbH und der Auhagen KG fiel aus den neuen Bundesländern ein Stand aus Brandenburg auf. Die Modellbauer und Restauratoren Udo Schneider und Reiner Wachs wagten den teuren Schritt an die Öffentlichkeit. »Die hohen Standgebühren werden sich rentieren,« so Jungunternehmer Schneider, »gab es doch eine stattliche Anzahl von Aufträgen.« Ein alter Spruch wird wieder einmal bestätigt: Wer wagt, gewinnt.

Das Feeling

Von der Dortmunder Modellbaumesse war bei weitem nicht die Ausstrahlungskraft zu verspüren, wie sie von der Kölner Eisenbahnschau im November ausging. Angesichts der Gleichberechtigung aller Modellbauarten ist dies auch erklärbar. Eine sparsame Ausgestaltung und mangelnde Spielmöglichkeiten für Kinder schmälerten ebenfalls das Erscheinungsbild. Die unvollständige Präsenz der Modellbahn-Industrie verstärkt den Eindruck einer gewöhnlichen Verkaufsausstellung.

Rainer Ippen

Die Bregenzerwaldbahn



Diesellokomotive 1 HILDE, eine deutsche Heeresfeldbahnmaschine aus der Zeit des zweiten Weltkrieges, vor dem Museumszug zwischen Schwarzenberg und dem derzeitigen Endpunkt Bersbuch.

Fahrzeugbestand

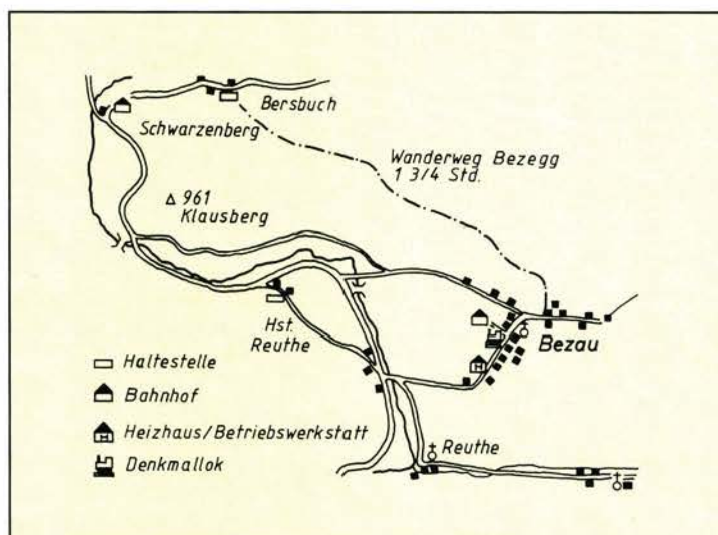
Dampflokomotive
NIKI S (Cn 2t, Henschel 25892/1941)

Diesellokomotiven
D 1 HILDE (C-dm, Windhoff 767/1943; Bauart HF 130 C)
D 2 (Gmeinder 5244/1961); derzeit in Aufarbeitung
D 3 (Jenbacher 3.251.062/1962) seit Mai 1990 in Betrieb

Personenwagen
Bi 101, ehemals Stubaitalbahn Nr. 11, Baujahr 1904
Bi 102, ehemals Stubaitalbahn Nr. 16, Baujahr 1904
Bi 103, ehemals Stubaitalbahn Nr. 17, Baujahr 1967
Bi 104, ehemals Straßenbahn Innsbruck – Igls, Baujahr 1900
Bi 105, ex Gw 10009, Baujahr 1903
Barwagen, gebaut aus Ow 60070, Baujahr 1900

Dienstwagen
Di 64, ehemals ÖBB D 6463, Baujahr 1891

Güterwagen
zahlreiche Fahrzeuge der Baujahre von 1889 bis 1922



Streckenverlauf der Museumsbahn im Bregenzerwald; Zugkreuzungen sind derzeit nur in Schwarzenberg möglich.



Inzwischen wachsen zwischen Schienen und Schwellen – soweit noch vorhanden – Büsche und Bäume. Bahnhof Doren-Schulzberg 1989.

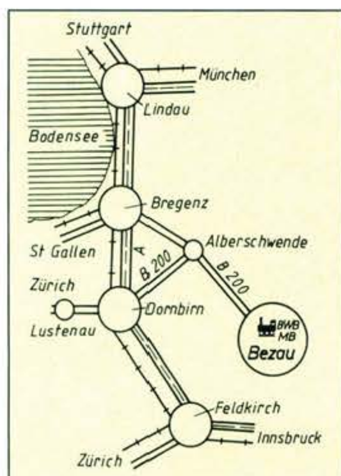
Am 15. September 1902 wurde zwischen Bregenz und Bezau die 35,3 km lange Bregenzerwaldbahn mit einer Spurweite von 760 mm eröffnet. Bereits nach den ersten Betriebsjahren entsprachen die ökonomischen Ergebnisse nicht den Erwartungen. Obwohl sich das Beförderungsaufkommen kaum von dem anderer Schmalspurbahnen unterschied, zwangen hier immer wieder Naturereignisse in Form von Felsstürzen und Überschwemmungen dazu, den Bahnbetrieb zu unterbrechen. Die Aufwendungen zur Instandsetzung der Anlagen verursachten ständig dafür nicht vorgesehene Ausgaben. Und so ist es nicht verwunderlich, daß die Österreichischen Bundesbahnen über viele Jahre daran interessiert waren, die Begenzerwaldbahn stillzulegen. Derartige Pläne gerieten Ende der 60er Jahre verstärkt an die Öffentlichkeit, da nun das Verkehrsaufkommen zugunsten der Straße merklich gesunken war.

Nach einem Felssturz beim km 6,1 im Sommer 1980 wurde der Reiseverkehr in mehreren Etappen eingestellt; auf dem Teilstück Bregenz – Kennelbach (km 4,7) verkehrte schließlich am 9. Januar 1983 der letzte Zug. Danach wurden alle Lokomotiven und Personenwagen sowie die meisten Güterwagen zu anderen Schmalspurbahnen der ÖBB umstationiert.

Eine Situationsaufnahme nach der endgültigen Stillegung ließ



Fotogüterzug auf der Strecke, wiederum mit der Lokomotive HILDE, am 13. Mai 1989



Und so erreicht man die Museumsbahn auf der Straße



Ob auf dem unteren Teil der Bregenzerwaldbahn wieder einmal ein Zug fahren wird, ist fraglich. Auf dem Foto: die Reste der ehemaligen Haltestelle Langenegg-Krumbach.

wenig Hoffnung für einen zukünftigen Museumsbahnbetrieb aufkommen: desolate Güterwagen auf einigen Bahnhöfen, teilweise bereits abgetragene Gleise – die Strecke verfiel zusehends. Trotzdem gründeten einige Eisenbahnfreunde im November 1985 den Verein »Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn« (BWB). Dieser Verein stellte sich das Ziel, ausgehend von der ehemaligen Endstation Bezau aus einen Museumsbahnbetrieb aufzubauen. Im März 1986 konnte der ehemalige Wagen 16 der Stubaitalbahn (Innsbruck – Fulpmes, Spurweite 1000 mm) erworben werden. Drei Monate später wurde auch die erste Diesellokomotive gekauft. Nach den erforderlichen Umbauarbeiten waren diese Fahrzeuge am 26. September 1987 anläßlich des Bahnhofsfestes »85 Jahre Bregenzerwaldbahn« der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt worden. Indes wurde an der Reaktivierung der Strecke eifrig gearbeitet. Im Dezember 1987 fanden dann die ersten öffentlichen Fahrten zwischen Bezau (km 35,3) und Schwarzenberg (km 30,3) statt. Da jedoch unmittelbar vor dem Bahnhof Schwarzenberg ein Straßenübergang zugeteert war, mußten die Züge in Richtung Schwarzenberg geschoben werden, da für die Lokomotive keinerlei Umsetzmöglichkeiten vorhanden waren, denn die Umsetzanlage befand sich hinter diesem Straßenübergang. Diese Betriebsform gab es auch während der Sommersaison 1988.

Seit Mai 1989 verkehren die Züge der Museumsbahn von Bezau bis zur Haltestelle Bersbuch (km 29,3). Ob in Zukunft eine Verlängerung der Museumsbahn möglich sein wird, ist noch nicht entschieden. Aber inzwischen gibt es eine weitere Errungenschaft: Die Dampflokomotive NIKI S. Diese ehemalige Heeresfeldbahnmaschine bringt nun wieder Dampf in den Bregenzerwald.

Mag. M. Rabanser, Lochau



Der hinter der Diesellok befindliche Reisezugwagen stellt ein Eigenumbau dar.

Fotos und Zeichnungen: Verfasser

Betriebstage 1991

19./20. 5. (Da), 25./26. 5. (Die), 30. 5. (Die), 1., 2., 8. u. 9. 6. (Da), 15./16., 22./23., 29./30. 6. (Die), 6./7., 13./14. 7. (Da), 20./21., 27./28. 7. (Die), 3./4., 10./11. 8. (Da), 15., 17., 18., 24./25./31.8., 1. 9. (Die), 7./8., 14./15. 9. (Da), 21./22., 28./29.9., 5./6. 10., 12./13. 10., 19./20. 10. 1991(Die).
Da – Dampflokbetrieb Die – Diesellokbetrieb

Fahrplan

ab Bezau jeweils um 11.00, 14.00 und 15.30 Uhr
an Hst. Bersbuch 11.45, 14.45 und 16.15 Uhr

Fahrpreise

Erwachsene öS 50,– bei Diesellokbetrieb; öS 70,– bei Dampflokbetrieb; Kinder öS 20,– bei Diesellokbetrieb, öS 30,– bei Dampflokbetrieb

Sonderfahrten und Gruppenreservierungen

Verein Bregenzerwaldbahn-Museumsbahn (BWB)
A -6870 Bezau 147
Telefon 05514/3174

Sonstige Anfragen

Verein BWB, A -6941 Langenegg 39

Wolfgang Messerschmidt

Die schnellsten der Schiene

Damals – heute – morgen

Vor wenigen Tagen wurde in Deutschland der ICE-Verkehr aufgenommen. Dieses zweifellos inzwischen schon wieder historische Ereignis sollte Anlaß sein, sich das inhaltlich gut gemachte Buch zu Gemüte zu ziehen. Versuchs- und Rekordfahrten sorgten auf den Schienensträngen der Welt schon immer für Aufsehen. Daß später der Konkurrenzkampf mit anderen Verkehrsträgern zu technischen Neuerungen führte, ist bekannt und wird leicht verständlich dargeboten. Gleiches trifft zu für technische Zusammenhänge bei der Dampf-, Diesel- und Elektrotraktion. Die Beschreibungen betreffen alle Kontinente. Freilich liest der eingefleischte Eisenbahnfreund mitunter auch ihm schon Bekanntes, vor allem über die deutschen Schnellfahrversuche. Die Art und Weise der Darlegung von den Anfängen des Dampfbetriebes im Jahre 1829 bis zur Gegenwart mit Blick in die Zukunft ist jedoch einmalig. Alles in allem: Technikgeschichtlich interessierte Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner sollten auf dieses exzellente Buch aus der Feder des wohl bekanntesten deutschen Autors auf diesem Spezialgebiet keinesfalls verzichten.

212 Seiten, 182 SW-Abb., zahlr. Tab., Motorbuch-Verlag, PSF 103743, Böblinger Str. 18, W–7000 Stuttgart 1, DM 48,–

Bodo-Lutz Schmidt

100 Jahre elektrisch durch Halle

Die wenigsten Nahverkehrsfreunde wissen es: In Halle an der Saale gab es 1891 das erste elektrisch betriebene Straßenbahnnetz Europas. Zu verdanken ist diese Tatsache dem fortschrittlichen Denken und Handeln der AEG und den Stadtvätern der Saalestadt. Ausführlich wird die Geschichte der Straßenbahn in Halle, eingeschlossen die Merseburger Überlandbahnen, dargestellt. Noch nie hat sich die Hallenser Straßenbahngeschichte der letzten 40 Jahre so spannend gelesen wie hier – viel Totgeschwiegenes wird jetzt erst der Öffentlichkeit bekannt. Dazu gehört die komplizierte Vereinigung mit der Überlandbahn, dies betrifft Netzveränderungen und den im Grunde genommen mißglückten TATRA-Bahneinsatz, dessen Ära nunmehr beendet ist. Jetzt gibt es wieder wie vor 100 Jahren eine enge Zusammenarbeit mit der AEG und als erstes Ergebnis den modernisierten TATRA-Zug mit Leistungselektronik. Text und Illustrationen sind übersichtlich gestaltet; die Fotowiedergabe mit der in DDR-Zeiten nicht zu vergleichen – also eine Augenweide.

250 Seiten, 236 Abb., dav. 101 in Farbe, Tabellenwerk über den Fahrzeugpark (Stand 31. 12. 1990), herausgegeben von der Halleschen Verkehrs-AG, PSF 759, O – 4002 Halle (Saale), DM 48,– (Das Buch kann bei der Abt. Öffentlichkeitsarbeit der HAVAG bestellt werden.)

Rolf L. Temming

Eisenbahn-Museen

Deutschland – Österreich – Schweiz

Das handliche Nachschlagewerk enthält die Eisenbahnmuseen im deutschsprachigen Raum mit Ausnahme der Einrichtungen in den neuen Bundesländern. Immerhin handelt es sich um 26 in den alten Bundesländern, 17 in Österreich, zwei in der Schweiz und eines im französischen Mulhouse. Im Detail findet der Eisenbahnfreund in diesem handlichen Buch alles Wissenswerte über die teilweise ehrenamtlich aufgebauten Anlagen. Adresse, Lage, Öffnungszeiten wurden ebenso erfaßt wie zahlreiche Zusatzinformationen, die allerdings kompensiert werden könnten. Daß außerdem Ausflüge in die örtliche Eisenbahngeschichte berücksichtigt wurden, ist ein weiterer Pluspunkt für das wärmstens weiterzuempfehlende Kompendium.

224 Seiten, 80 SW-Abb., drei Karten, Orell Füssli + Parabel Verlag GmbH, Gaabstraße, Postfach 45 64, W–6200 Wiesbaden, DM 26,80

Kursbuch der deutschen Museumseisenbahnen 1991

Seit April liegt bereits das erste gesamtdeutsche Kursbuch vor, nämlich das der Museums-Eisenbahnen. Dieses inzwischen fast 100 Seiten dicke Büchlein erscheint seit 1978. Damals waren die Fahrpläne von 23 Museumsbahnen abgedruckt, inzwischen finden sich 96 Bahnen und Museen mit Eisenbahnbetrieb hier wieder – der Begriff »Kursbuch« ist also durchaus angebracht.
Wer zwischen Moers und Muskau Eisenbahnnostalgie erleben will, kommt ohne dieses Nachschlagewerk kaum aus. Neben den Fahrplänen und Betriebstagen gibt es detaillierte Angaben zu den eingesetzten Lokomotiven, über die Fahrpreise wird informiert, und fast alle Anschriften der Vereine sind mit Telefonnummer für Anfragen und Sonderwunschvereinbarungen aufgeführt. Bei zahlreichen Bahnen können für Gesellschaftsveranstaltungen auch komplette Züge gemietet werden.
Obwohl der Abdruck der Fahrpläne für die Vereine kostenlos ist, beklagen sich die Herausgeber über einige Veranstalter, die nicht in der Lage sind, ihre Unterlagen rechtzeitig oder überhaupt an den Verlag zu schicken. So werden erstmals auch sechs Museumsbahnen in den neuen Bundesländern genannt. Obwohl gerade diese Bahnen ums Überleben kämpfen, liest man dann bei der Strecke Erfurt – Bindersleben, daß bei Redaktionsschluß kein Fahrplan vorlag.
Um so erfreulicher ist es, daß zusätzlich zahlreiche Feld- und die für die ehemalige DDR typischen Parkeisenbahnen aufgenommen wurden.
Das Kursbuch der Museums-Eisenbahnen ist mit 5,– DM relativ preiswert. Bezogen werden kann das Nachschlagewerk über den Buchhandel, es kann aber auch bei den meisten Museumsbahnen gekauft oder direkt beim Verlag (zuzüglich 2,– DM Versandspesen) bestellt werden:

Kursbuch der deutschen Museumseisenbahnen 1991, Verlag Uhle & Kleimann, Postfach 1543, W-4990 Lübbecke 1. jgd

SCHIENE-Kursbuch 1991

1991 erschien erstmalig das SCHIENE-KURSBUCH, ein Lesebuch für das ganze Jahr mit ausgesucht schönen und zeitlosen Essays, Reiseberichten und Reportagen sowie zahlreichen Fotos im typischen Stil der Zeitschrift SCHIENE. Die Text- und Bildbeiträge betonen die schönen und menschlichen Seiten der Eisenbahn und machen das SCHIENE-KURSBUCH zu einem besonderen Lesegenuß für all jene, die in der Bahn etwas mehr sehen oder kennenlernen möchten als bloß ein Verkehrsmittel.

Joachim Seyferth Verlag, Anne-Frank-Straße 23, W–6200 Wiesbaden, 102 Seiten, 3 Farb-, 38 Schwarzweißfotos, Format 19x26 cm, Paperback, DM 24,–

Carl W. Schmiedeke

Wagenpark der Berliner S-Bahn

Die Berliner S-Bahn zählt zu den populärsten Nahverkehrsmitteln in Deutschland. Dem Fahrzeugpark waren schon zahlreiche Veröffentlichungen gewidmet. Wer jedoch ein Kompendium über die Entwicklung der dort seit 1924 eingesetzten Fahrzeuge benötigt, dem seien die drei Hefte von Carl W. Schmiedeke empfohlen. Besonders aufschlußreich sind die Fahrzeugverzeichnisse, die sämtliche Umbauten, Ausmusterungen und Fremdeinsätze berücksichtigen. Das Material wird durch den Verfasser laufend ergänzt; es entstehen ständig neu bearbeitete und somit aktualisierte Neuauflagen. Für den Statistiker der S-Bahn-Domäne sind die Hefte ein gefundenes Fressen!

Wagenpark der Berliner S-Bahn (1924 – 1983), 142 Seiten, DM 12,– Ergänzungsheft ab 1983, 44 Seiten, DM 8,50. Fahrzeugbestände und Fahrzeugverbleib, 34 Seiten, DM 7,50. Erhältlich durch Überweisung des jeweils extra ausgewiesenen Betrages auf das Postgirokonto Margarete Schmiedeke, Berlin, 5108 30-107 (Zusendung erfolgt portofrei).

Grieger's Eisenbahn-Reiseführer

28 Bände sind es bereits, die dem Eisenbahnreisenden entlang der Strecke über Landschaft, Geschichte, Kultur und Wirtschaft informieren. Oftmals fragt man sich bei einer Reise mit der Eisenbahn, wie wohl der Fluß heißt, welche Kirche man in der Ferne sieht oder was in der Fabrik hergestellt wird, an der man gerade vorbeifährt. Ebenso interessieren die Baugeschichte der Strecke, Länge von Tunneln, Höhe und Weite von Brücken. Auf all diese Fragen geben die Eisenbahn-Reiseführer erschöpfende und oft auch überraschende Antworten. Band 29 erscheint in wenigen Tagen, weitere Reiseführer sind in Vorbereitung. Diese Nachschlagewerke sind sehr handlich und informativ, sollten bei einer Eisenbahnreise im Gepäck nicht fehlen.

Paul Neff Buchhandlung, Relenbergstr. 72, W – 7000 Stuttgart 1, ca. 40 Seiten, Abbildungen und Karten, DM 7,80.

Jürgen Court, Hubertus Schmidt

Dampfbahnen in Polen

Den zahlreich auf dem Büchermarkt vertretenen Bänden über Dampfeisenbahnen wird vom Rasch und Röhring Verlag Hamburg in Zusammenarbeit mit der transpress Verlagsgesellschaft mbH Berlin ein weiterer hinzugefügt. Die beiden Kölner Autoren Jürgen Court und Hubertus Schmidt legen mit dem Buch »Dampfbahnen in Polen« ihr Meisterstück in Sachen Eisenbahnfotografie auf den Tisch. Polen ist das Land, in dem noch am Ende der achtziger Jahre die Dampflokomotiven den Eisenbahnalltag auf den großen und kleinen Strecken bestimmten. Hier ist die Welt des Eisenbahnromantikers noch in Ordnung. Viele tausend Kilometer haben die Autoren per Bahn und Auto zurückgelegt und ihre Eindrücke in 126 faszinierenden Fotos wiedergegeben.
Zu den Vorzügen dieses Buches gehört zweifellos die geschickte Gliederung des ausgewählten Bildmaterials. In sieben Kapiteln kann sich der Leser auf die Reise über die »Ostbahn« begeben, mit dem Zug durch Großpolen fahren oder sich im Abschnitt »Seen, Dampf und Wälder« ganz der Harmonie von Technik, Landschaft, Licht und Jahreszeit hingeben. Natürlich kommt auch der Spezialist auf seine Kosten: ein Besuch im Dampflokzentrum Kłodzko fehlt ebensowenig wie die Zusammenstellung der letzten polnischen Dampfloks in Wort, Bild und durch Zeichnungen ergänzt. Wenn die Bilder auch »runtergehen wie reine Sahne«, kann man das von den kurzen Begleittexten nicht sagen. Sie erhalten zwar alle wichtigen Informationen für den Betrachter, wurden aber im Verhältnis zum Bildangebot stiefmütterlich behandelt. Auch das verwendete Kartenmaterial ist nur eine grobe Orientierungshilfe, das dem ansonsten gut gestalteten Bildband nicht recht zu Gesicht stehen will. Sehr hilfreich dagegen ist die auf den vorderen Seiten dargestellte Übersicht über die polnische und deutsche Schreibweise von Ortsnamen.
Laßt Bilder sprechen! Wer diesen Spruch beherzigt, wird an dem vorliegenden Buch seine helle Freude haben und oft und gern darin blättern. *Jürgen Specht*

Lizenzausgabe der transpress Verlagsgesellschaft mbH, Französische Str. 13/14, O – 1086 Berlin, 144 Seiten, zahlr. Abb. (farbig), DM 48,–

Raul Hilberg

Sonderzüge nach Auschwitz

Bei dieser autorisierten Übersetzung aus dem Amerikanischen von Gisela Schleicher handelt es sich um ein Werk, das die dunkelste Stelle deutscher Eisenbahngeschichte anschaulich mit Hilfe verschiedener Originaldokumente aufdeckt. Es geht um die abscheuliche Judenvernichtung während des zweiten Weltkriegs und den Beitrag der Deutschen Reichsbahn. Wußten die für die Transporte verantwortlichen Eisenbahner Einzelheiten über die Aufgabe der systematisch organisierten Transporte? Wer waren die unmittelbaren Akteure, wer die Hintermänner? Diese Fragen und viele andere werden so weit wie möglich beantwortet. Mit außerordentlich großer Mühe werden in dieser Broschüre Hintergründe aufgedeckt, kommentiert und historisch aufbereitet. Daß die wenigen noch erreichbaren Dokumente keine Vollständigkeit aufweisen, eher Fragmente darstellen, tut dieser Arbeit keinerlei Abbruch. Für jeden deutschen Eisenbahnfreund sollte diese Veröffentlichung zur Pflichtliteratur gehören, das sollte er der deutschen Vergangenheit einfach schuldig sein!

Herausgeber der Übersetzung: Horst-Werner Dumjahn Verlag, Immenhof 12, W – 6500 Mainz 1, 276 Seiten, 70 historische Fotos sowie ein Anhang mit 66 überwiegend faksimilierten Dokumenten sowie 7 Karten, DM 36,–

Autorenkollektiv unter Leitung von Hans Röper

Die Harzquer- und Brockenbahn

nebst einem Anhang zur Südharz-Eisenbahn

Kürzlich erschien die zweite, durchgesehene Auflage über die Harzquer- und Brockenbahn in der bekannten Reihe VERKEHRSGESCHICHTE der transpress Verlagsgesellschaft mbH. Anschaulich und übersichtlich wird die Geschichte dieser einmaligen Meterspurbahn präsentiert, ergänzt mit den neuesten Angaben aus der jüngsten Vergangenheit. Obwohl schon viele Veröffentlichungen über diese Bahn erschienen sind – eingeschlossen die Südharz-Eisenbahn –, erhält das hier vorgestellte Buch die wohl am gründlichsten recherchierte Arbeit. Schließlich haben die Autoren »vor Ort« über mehrere Jahrzehnte intensiv geforscht, haben darüber hinaus ihre Ergebnisse auf der Grundlage von ausgewerteten Archivakten, also Primärquellen, niedergeschrieben. Obwohl noch immer Lücken bestehen – wo wurde z. B. die spätere 99 5906 von 1918 bis 1920 abgestellt bzw. eingesetzt? – , ist dieses Buch wiederum wärmstens weiterzuempfehlen.

transpress Verlagsgesellschaft mbH, Französische Straße 13/14, O – 1086 Berlin, 208 S., 275 Abb., 33 Tab., DM 24,–

Lexikon der Eisenbahn

Nunmehr in der 8. Auflage ist in der transpress Verlagsgesellschaft mbH Berlin das Lexikon der Eisenbahn erschienen. Von »A« (Reisezugwagengattung) bis »zz« (Nebenzeichen/Güterwagen) sind alle wichtigen Begriffe rund um die Eisenbahn erläutert. Auf den neuesten Stand gebracht (1990), wurden historische wie aktuelle Informationen aus den Gebieten der Technik, Verwaltung und Statistiken der deutschen als auch ausländischen Eisenbahnen erfaßt. Für alle Leser die in puncto Eisenbahn auf dem Laufenden sein wollen, empfiehlt sich die Anschaffung des Lexikons.

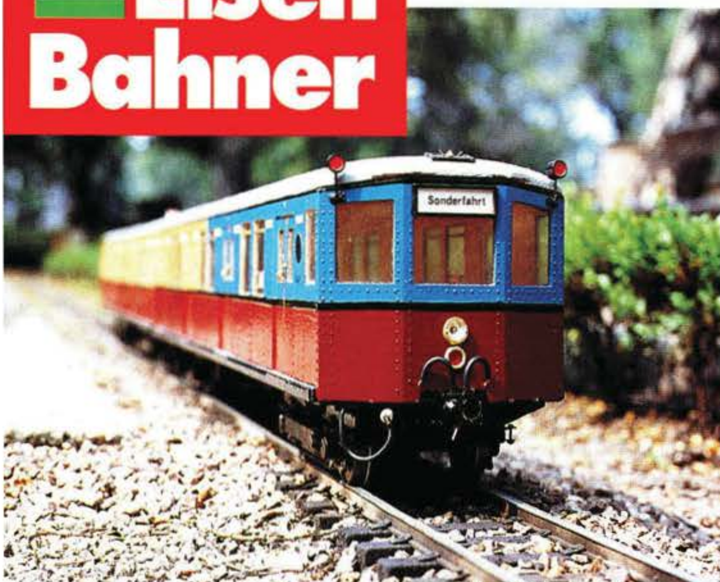
Herausgegeben von der transpress Verlagsgesellschaft mbH, Französische Straße 13/14, O – 1086 Berlin und dem Motorbuch Verlag Stuttgart, 936 S., 1 131 Abb., 65 Tab., DM 58,–

Handbuch der deutschen Eisenbahnstrecken

Eröffnungsdaten 1835 –1935, Streckenlängen, Konzessionen, Eigentumsverhältnisse

»Eisenbahngeschichte, man weiß es inzwischen, kommt ohne Zahlen und vor allem exakte Daten nicht aus.« Dieser Satz aus dem Vorwort von Horst-Werner Dumjahn zu diesem Reprint umreißt den Sinn und die Bedeutung dieses Nachschlagewerkes. Es entstand im Jahre 1935 aus Anlaß des 100jährigen Bestehens der Eisenbahnen in Deutschland. In mühevoller Kleinarbeit bereiteten Eisenbahner alle Daten der dem allgemeinen Verkehr dienenden Strecken bzw. Bahnen auf, stellten sie chronologisch zusammen. Schon damals waren die dafür erforderlichen Unterlagen keinesfalls vollständig. Um Einzelangaben mußte hart gerungen werden. Dennoch befriedigt das Ergebnis voll und ganz – denn nahezu alle Lücken konnten geschlossen werden. Ein alphabetisches Streckenverzeichnis ergänzt dieses informative Werk und erleichtert wesentlich dessen Handhabung. Das Tabellenwerk ist in der Bibliothek eines jeden Eisenbahnhistorikers unentbehrlich.

Die deutschen Eisenbahnen in ihrer Entwicklung 1835 – 1935, herausgegeben von der Deutschen Reichsbahn, Nachdruck: Horst-Werner Dumjahn Verlag, Immenhof 12, W – 6500 Mainz 1, DM 98,–



S-Bahn: Die Sommerbahn

S-Bahn mit Sommer-Bahn zu übersetzen gibt nur dann einen Sinn, wenn man erlebt hat, was Hans-Joachim Maruhn in Oranienburg darunter versteht. Die MEB-Titelstory.

DR: Elektrisch bis 1995

Die deutsche Reichsbahn hinkt technisch 20 Jahre hinter der Bundesbahn hinterdrein. Was soll im Bereich Streckenelektrifizierung bis 1995 geschehen? MEB stellt dar.



BEM: Bayerisches Eisenbahn Museum

Nördlingen, ehemals ein bedeutender Eisenbahnknoten mit Strecken in fünf Richtungen, ist heute Sitz des Bayerischen Eisenbahnmuseums. Darüber hinaus ist Nördlingen Ausgangspunkt der Museumsstrecken nach Dinkelsbühl und Wassertrüdingen. MEB besucht.

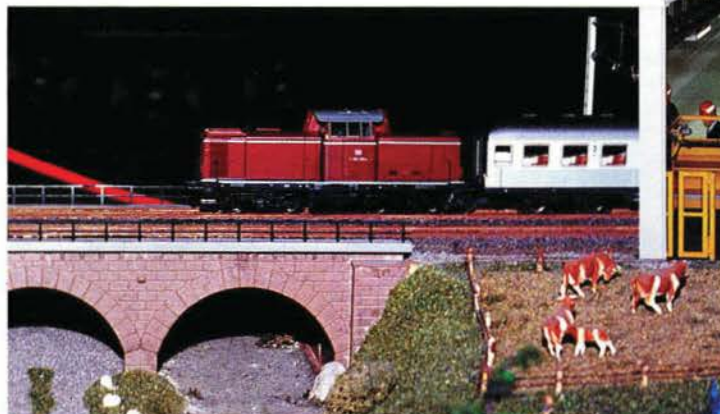
ICE: Die Vorgeschichte

Der InterCity-Verkehr begann nicht erst am 2. Juni 1991, sondern bereits in den frühen 60er Jahren. Der Weg war nicht immer geradlinig. MEB fährt die Kurven nach.



Das Bahnbetriebswerk

Bw Hamburg 1 steht an den Triebköpfen der InterCity-Züge. Hinter diesem Kürzel verbirgt sich die modernste Werkstätte deutscher Eisenbahnen. MEB berichtet.



Lübecker Module

»Über die Modulbauweise kann man nicht genug schreiben.« Eine etwas absolute Behauptung, die sicher nicht von allen Modelleisenbahnern mitgetragen wird. Daß die Modulbauweise jedoch viele Anlagenprobleme lösen hilft, ist unumstritten, wovon wir uns anläßlich eines Besuches in Lübeck überzeugen konnten.

LETZTE MELDUNG!

DR-Lokführer in den Alpen und im Kanaltunnel

DB und DR planen den Einsatz von elektrischen Lokomotiven der Baureihen 243 und 250 (DR) in Größenordnungen von je 150 Stück bei der DB. Ebenfalls vereinbart ist die Abordnung von weiteren Lokomotivführern zur DB und nun auch zu den ÖBB. Als nicht ausgeschlossen gilt der Einsatz einer kleineren Gruppe von DR-Lokomotivführern für Arbeitszüge beim Bau des Ärmelkanaltunnels. MEB

Impressum

Redaktionsanschrift
Otto-Grotewohl-Straße 19D · Postfach 1410 · 1086 Berlin · Telefon 2251 2052 · 030 / 251 25 09
Telefax: 030 / 251 19 14
Besuchereingang: Mauerstraße 52

Chefredakteur
Fritz Borchert

Redaktion
Rainer Ippen (Technik), Georg Kerber (Modell)
Wolf-Dietger Machel · (Vorbild)
Gisela Neumann (Leserbriefe, Nachrichten, Veranstaltungen)

Bild
foto KLAWIAN loewe stirl

Layout und Satz
Konzetti Berlin

Grafische Beratung
Andre Wendt

Produktion
Jörg Lübben

Ständige Mitarbeiter
Wolfgang und Jürgen Albrecht · Günter Barthel · Dieter Bäzold · Günter Fromm · Johannes Glöckner · Wolfgang Hensel · Wolfgang Herdam · Rolf Jünger · Dietmar Lehmann · Lutz Neve · Andreas Petereit · Dr. Wilfried Ruppert · Dr. Horst Schandert · Burkhard Sprang · Peter Zander

Verlag
T&M Verlagsgesellschaft mbH · Otto-Grotewohl-Straße 19D · Postfach 1410 · O - 1086 Berlin · Telefon 22512003

Geschäftsführer:
Dr. Harald Böttcher · Richard Stolz
Verlagsleiter: Norbert Hobbhahn

Anzeigenverwaltung
Vereinigte Motor Verlage · GmbH & Co KG · Anzeigenabteilung MODELL EISENBAHNER
Telefon: 0711/2043-0 · FS 722036
Telefax: 0711/2043-349

Anzeigenleitung
Thomas Kohler

Verantwortlich für den Anzeigenteil: Andrea Link · Der MODELL EISENBAHNER erscheint monatlich.

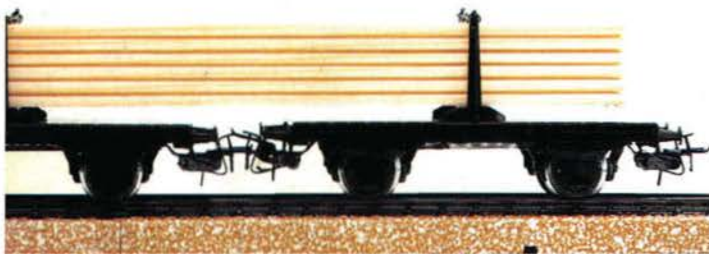
Druck
Möller Druck und Verlag GmbH, Berlin

n

'en



Aus Spielen wird



Hobby.



Spielend HOBBY leicht!

HOBBY – ist das Einstiegsprogramm in die große Modelleisenbahn Märklin H0. Die handliche Größe, das zuverlässige System und die unverwüstlichen Modelle machen HOBBY zum idealen Einstieg in die Modellbahn-Welt.

Mit starken Lokomotiven, robusten Personen- und Güterwagen, stabilen Metallgleisen und funktionalem Zubehör.

Aller Anfang ist leicht – mit tollen Startpackungen und interessanten Ausbau-Sets.

Fragen Sie Ihren Fachhändler. Er berät Sie gerne beim Einstieg in die faszinierende Welt der Modelleisenbahn.



Coupon ausschneiden und senden an:
Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Postfach 8 60 / 8 80
W-7320 Göppingen.

Jeder Einsender erhält umgehend unseren neuen HOBBY-Prospekt mit dem gesamten HOBBY-Sortiment.

COUPON

Vorname

Name

Straße

PLZ/Ort